

Jim Hunt Magazine®

FOR SLOTCAR USE ONLY

25

AUDI R18 — Ninco antwortet



Britische Klassiker

C6R von Scalextric

Rallycross Mini Metro, RS200

***WRC total: Fiesta RS,
Mini Countryman***



Ein Viertel Hundert

Mit 25 Stundenkilometer ist man Verkehrshindernis oder mit ausgebremstem Fahrspaß unterwegs. 25 Euro kostet eine kleine Verwarnung beim schnellen Fahren. Mit 25 weiß man noch nichts vom Leben, aber tut zumindest so. Noch mal 25 sein? Wunschtraum der Bussi-Fraktion auf dem Oktoberfest, mit Botox sehen sie fast so aus. Uns interessieren vielmehr 25 Jahre alte und noch ältere Autos, besonders Rennwägen.

Viertelhundert mal Jim Hunt Magazine im Rückspiegel betrachtet, verdammt viel Zeitaufwand: Organisation und Realisation zur Belichtung unserer kleinen großen Leidenschaft verschlang unzählige Tage und Nächte. Die Arbeitsstunden zählen wir besser nicht. Seit 25 Ausgaben und mehreren Jahren gibt es uns. Die Idee ein Magazin über Slot-Motorsport auf eine ganz spezielle Art aufzuziehen hat sich bewährt. Unsere eigene Handschrift im Schreibstil wie der eigene Fokus in der Fotografie: ein Konzept, das sich ständig weiter entwickelte und noch weiter entwickeln wird. Wir haben viele tolle Menschen auf unserem Weg kennen gelernt. Interessante Menschen und Leser aus dem Hobby, der Geschäftswelt und auch Stars aus dem realen Motorsport. Ein tolles Erlebnis war es, David Piper persönlich kennen zu lernen. Er ließ mich dabei in seinen grünen 917K Probesitzen. Vic Elford, Ernst Strähle (R.I.P.), Hans Hermann, Stirling Moss und viele andere haben unsere

Arbeit unterstützt und es war eindrucksvoll, welche interessante Persönlichkeiten sich hinter diesen großen Namen verbergen. Richtig interessant waren natürlich ihre brutalen Maschinen. Ein Superlativ mit in der Box zu stehen und die Autos im Detail sehen und hören zu können.

Endlose Stunden Arbeit an der Bahn, in der eigenen Slot-Werkstatt, in der Produktion wie Aufbereitung der Artikel, lange Reisen. Viele gute Freunde haben das Projekt Jim Hunt Magazine mit ins Laufen gebracht und begleiten es bis heute. Vielen Dank an Euch alle! Ihr wisst schon, wer im Detail gemeint ist.

Lob und Anerkennung ebenso wie Missgunst und Neid haben wir kennen gelernt. Es war erstaunlich, wie manche Leute das Hobby mit kleinen Slotcars angehen und vor allem wie sie dabei abgehen. Im Grunde egal, berührt das nicht weniger wie das kurze Fahren aufs Bankett mit 300: es poltert kurz, Staub steigt auf und dann ist man wieder auf Ideallinie.

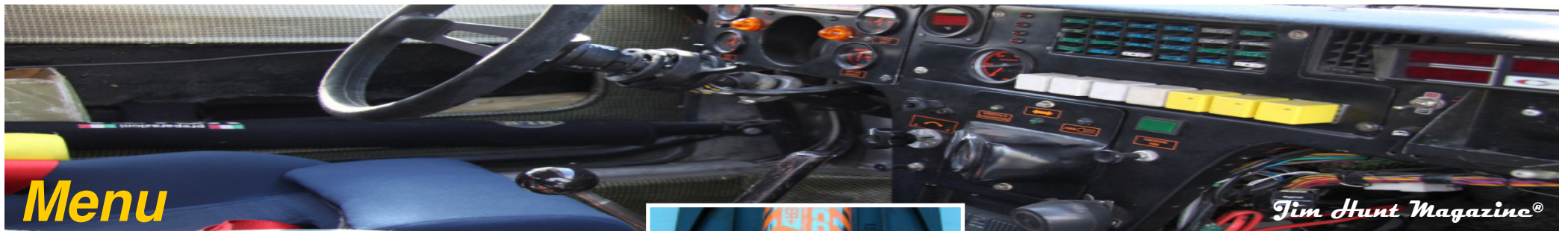
Das Jim Hunt Magazine geht mit Euch in eine weitere Hauptsaison: Herbst/Winter 2012/13. Wir sind sehr gespannt, wie die Szene zusammenrücken wird. Es ist eine Eigenart der Menschen, egal, was man macht: es gibt immer welche, die alles viel besser wissen, ohne dies real zu tun. Besonders in einem relativ überschaubaren Kreis keine nachhaltig gute Idee damit Stimmung zu machen. Zusammenhalten statt Quertreiben

wäre angesagt, möchte man eine Bewegung in Bewegung halten. Blickt man auf die Rennszene, egal ob größer organisiert, in Clubs oder im privaten Kreis. Jeder kocht seine eigene Suppe. Kein Wunder, dass Neulinge anstatt angesteckt, abgeschreckt werden. Warum muss es viele Spezialklassen geben? Warum nicht mehr seriennahe einheitliche Rennklassen, bei denen jeder von Kiel bis zum Bodensee mitfahren und sich messen kann? Muss man mit teuer verchromten Eiern antreten, um sich gegenüber Mitstreitern definieren zu können? Psychologisch ein interessanter Aspekt. Leider leidet darunter die Weiterentwicklung unseres Hobbys. Wer sich gerade so seinen Lebensunterhalt verdienen kann, hat wenig Geld und Platz für eine großzügige Bahn und teure Autos zuhause. Geschweige denn, Unsummen für Tuningteile. Schafft man es, Leute in Clubs zu locken, geht der Spaß leider oft schnell verloren. Ohne teure Materialschlacht geht meist nix. Und „teuer“ ist eine Vokabel, die nun mal vom Einkommen abhängig ist. Vielleicht denken da manche zu kurz oder gar nicht mit. Auch mit „normalen“ Autos um die 40 Euro kann man viel Spaß haben: Magnet raus, Blei rein, ein paar kleine Kniffe. Die kosten nichts und es macht Spaß.

Viel Spaß mit Jim Hunt No. 25!

Jürgen Kellner

Herausgeber



Menu

Jim's Universum

News aus der Umlaufbahn

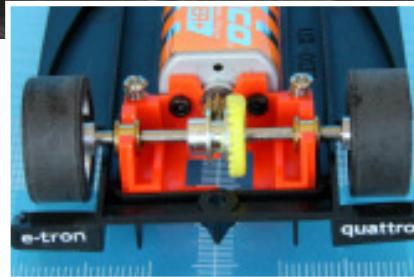
Tracktests

Rallye:

- *WRC Duell: Ford Fiesta - Mini Countryman*
- *Rallycross: Gruppe B RS200 vs. Mini Metro*
- *WRC Citroen C4 von Ninco*

Rundstrecke:

- *Audi R18 von Ninco*
- *MGB Sebring und Austin Healey*
- *Chevy Camaro im Hardcore Format*
- *Chevrolet C6R – endlich von Scalex*
- *Dauerbrenner DBR9, Lola AM und Ford GT*
- *VW Golf – 35 Jahre GTI*
- *Ferrari 458 und Audi R8 im Rückspiegel*
- *CanAm Lola*



Jim Hunt Racing

HvK geht ins Finale 2012

1zu43

Zwei Mal zwei Mal Dslot 43:

- *Porsche 997 GT3*
- *Mazda 787*

Bahnvorstellung

Naturrennstrecke für Rallye und klassische Rennen daheim



Jim's Universum

Sehr geehrte Damen und Herren,
Respekt für das letzte **Editorial**. Ich habe es mit Genuss gelesen und war von der offenen Form des Journalismus begeistert. Hört bitte nie auf, Euch vom Einheitsbrei der anderen Fachpresse abzuheben. Jim Hunt versteht es seit Jahren vorzüglich, Kritik in Texte zu verpacken, dass diese weder böse, noch weichgespült ist. Die feinen sprachlichen Nuancen und Wortspiele finde ich köstlich. Das eigenständige Profil in Wort und Bild ist es, was meine Slot-Freunde und ich am Magazine so sehr schätzen. Das kann keiner kopieren, wenn auch andernorts in Teilen versucht wird, den Fotografie-Style des Jim Hunt nachzuahmen. Ihr seid das Original und diesen Status kann Euch niemand nehmen.

Dr. Klaus Köhler

Warum bringt ihr nicht regelmäßig die **Paintbox**? Ich habe die schön gestalteten Fahrzeuge als kreative Ideenschmiede für meine Lackerversuche lieb gewonnen. Bitte bringt hier künftig wieder mehr davon. Der Rest von euch ist ganz großes Kino!

Tom Fröhlich

Danke für die geniale Idee mit dem **Rallyevideo** auf dem Titel von Jim Hunt 24! Dies neue kleine Gimmick setzt große Maßstäbe!

Paul Verhoven

Was ist mit **NSR** los? Karosserien in einem Fachmagazin, das kann doch nicht in deren Interesse sein! Ich kenne keine Publikation, die Slotcars so stilvoll in Szene setzt, wie das Jim Hunt. Bin seit Jahren begeisterter Leser der in raffinierter Wortwahl formulierten Texte und der hochwertigen Fotoaufnahmen. Das Format JHM ist in meinen Augen einzigartig und inszeniert das Slot-Hobby perfekt! Wenn sich Hersteller derart präsentieren, ruft das bei mir Stirnrunzeln und Enttäuschung hervor. NSR als Premium-Marke sollte seinen Kunden in der Premium-Fachpresse komplette Autos zeigen. Wenn ich in einer anderen Publikation neue NSR Autos auf Minimalform reduziert sehe, frage ich mich, welchen Irrweg die Italiener dabei gehen. Man sieht dabei so gut wie nichts! Bei Euch kann ich sogar neue Designvarianten in einem würdigen Rahmen betrachten, was mir als potentieller Käufer einen guten Einblick verschafft. Durch das Jim Hunt „beeinflusst“, habe ich schon diverse nicht eingeplante Kaufentscheidungen gefällt. 430 Autos umfasst mein Fuhrpark aktuell.

Gerrit Schiegel

Hut ab vor dem gut gemachten Jim Hunt Mag! Bekannte haben mir dieses Medium empfohlen und bin für den Tipp sehr dankbar. Jim Hunt ist eine große Bereicherung für mein Hobby. Mir gefällt die lockere und zugleich professionelle Art, wie Sie die Themen beleuchten. Ihre Fotos entbehren jeglicher Kritik, ich habe nirgendwo Slotcars auf adäquatem Niveau vorgestellt bekommen. Freue mich auf noch viele weitere Ausgaben Ihrer einzigartigen Lektüre. Ich würde sogar dafür etwas bezahlen, wäre Jim Hunt nicht **gratis**. Vielen Dank für diesen tollen Service, gerade in diesen Zeiten, in denen ständig alles teurer wird.

Pia Zimmermann

Den **Workshop** zum Ford Sierra von Ninco in der letzten Jim Hunt fand ich sehr erfreulich. Ich habe die Tipps gleich ausprobiert, die Federn aus dem Rundstrecken Sierra ausgebaut, ihn tiefer gelegt. Als Gegenwert erhielt ich ein deutlich besseres Fahrverhalten gegenüber dem Serienzustand. In meinem Rallye-Sierra habe ich wie von Euch beschrieben die Federbeine drin gelassen. Vielen Dank für den wertvollen Tipp, der wieder einmal eure Fachkompetenz unterstreicht. Macht weiter so!

Toni Meisterhoff

Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

Noch eine weitere Maßzahl: NSR goes 2 mm !

Die Italiener führen zwei Millimeter als neues Credo der Performance ein. Weniger rotierende Massen, was allerdings bei weit innen drehenden Achsen nicht so arg ins Gewicht fällt wie bei weit außen drehenden Parts wie Felgen und Reifen. Sieht man kritisch hin, geht es allen Herstellern darum, sich von der Konkurrenz abzugrenzen.



**Neue NSR Design-Versionen kommen im November:
Audi R18 TDi No.3 und Fiat Assetto Corse Ferrari**



Fotos: NSR

© PARPI - WWW.AUDI.COM

Der aktuelle Achsdurchmesser Salat:

Slot.it, Racer/Sideways, MBslot: 2,38 mm

NSR gab bisher 2,38 mm an, Messungen zeigen dass es etwas weniger ist. Neu: 2 mm!

Fly, Scalextric, Ninco, SCX, Team Slot, Reprotect: 2,38 mm

Ninco Serie 2,45 mm Ninco ProRace 2,48mm

Fly Racing 2,5mm

Carrera: 2,21mm, 2,3 mm, 2,4 mm, 2,38 mm

Revell: 2,21 mm

3mm Standard bei Anbieter von Tuningfelgen
1:24, teilweise in 1:32

.....
Anm. der Red. : Angaben ohne Gewähr. Es ist denkbar, dass mittlerweile weitere Fertigungs- oder Toleranzmaße dazu gekommen sind, um den Markt zu bereichern.

Wann kommt endlich ein Hersteller, der Achsen mit Felgen und Ritzel in Zehntel Millimeter Abstufungen fertigt? J J J

Wir sehen dringenden Handlungsbedarf !

Kommentar aus redaktioneller Sicht

Jeder Hersteller fährt sein eigenes Konzept bei Achsen, Felgen und Ritzel. Die Kompatibilität leidet. Der Überblick geht verloren: Was ist kombinierbar? Fast jeder will ein geschlossenes System, um Kunden zu binden. Fraglich, ob der Käufer das Diktat akzeptiert oder verweigert. Viele Rennfahrer mögen Felgen und Getriebe von Slot.it, Reifen von Ninco und NSR, anderen stehen auf dies und das. Der Dschungel an unterschiedlichen Achs-, Felgen- und Ritzelmaßen ist in unseren Augen sinnlos. Der Wettbewerb sollte sich durch qualitativ hochwertige Produkte und nicht durch Gängelung der Kunden manifestieren. Was bei Apple funktioniert, muss nicht unbedingt im Slotcar-Business adäquat ablaufen.

Nicht jeder Händler kann alle Ersatzteile aller Hersteller aller unüberschaubare Maße auf Lager haben. Einzelhändler und Endverbraucher stehen bei Nachschubproblemen klar im Abseits.

Wünschenswert: Das weit verbreiterte 2,38 mm Maß wäre doch ein bereits gelegter Grundstein für ein einheitliches Achsmaß im Maßstab 1zu32. Dies wäre in der EU sinnstiftender als gerade regulierte Gurken oder lebensbedrohlich giftige Quecksilber-Energiesparlampen. Alle profitieren: Endverbraucher, Händler wie Hersteller. Wer Achsen, Felgen und Getriebe ohne den Kauf aufwändiger Zusatzteile bei allen Autos kompatibel wechseln kann, hat mehr Geld für neue Slotcars und anderes Bahn-Zubehör. JK

Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

Interview mit Racer: Wir bauen Tourenwagen !

Die Italiener arbeiten mit Hochdruck. Nach Einstand des Gr. 5 Capri Turbo folgte der Lancia Beta Montecarlo, der flugs ausverkauft war. Weitere Versionen folgen, wir werden berichten. Gr.5 Schnitzer BMW M1! Der vor zwei Jahren gezeigte Porsche 911 S kommt als abgespeckte Rennversion mit 15 Gramm leichter Karosserie für Rennfahrer. Parallel läuft die Entwicklung des Ford Capri 2600. Auch ein BMW 3,5 CSL ist im Köcher. Neuigkeiten, die die EKG-Kurve hoch schnellen lässt. Bald kommt das erste Rallyeauto: Datsun 240Z Africa Rallye!



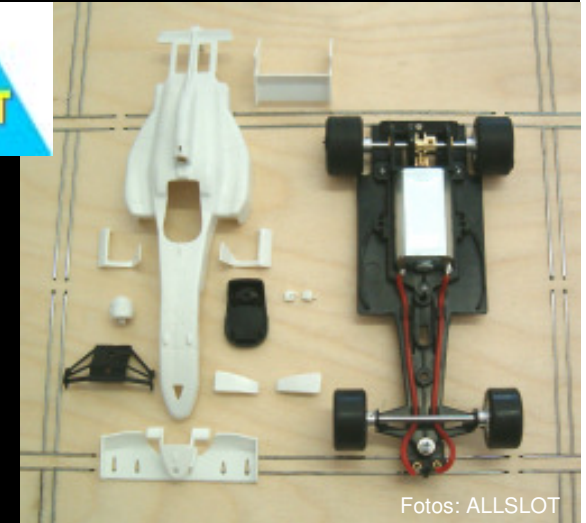
Kommen bald: Sideways Lancia Beta Montecarlo Gruppe 5: Das Auto von Hans Heyer mit der Fruit of the Loom Werbung. Und: Africa Rallye Fans aufgepasst: Zweimal Datsun 240Z ! Das erste Rallyeauto von Racer!

ALLSLOTCAR ist die neue Marke, die aus Ostorero und Ferrero entstand. Sie entschieden sich zu einem hochwertigen Formel 1 in 1zu32 und in Zukunft will man gemeinsam Kunststoff Autos bauen. Ostorero Slot Models wird weiter bestehen und hochwertige Resine Autos bauen.

Einen ersten Überblick verschafft das Foto rechts, es zeigt den Formel 1 in Teilen. Auf der Website www.allslotcar.com kann man sich mehr Info besorgen: Inliner Longcan Motor mit maximal 22K Umdrehungen, drei verschiedene Federungskits (Zubehör) zur Auswahl. 26 Zähne hinten und 8 Zähne an der Motorwelle bilden das Getriebe. Alu Felgen vorne und hinten und ein verschraubter L-Kiel zeigen, dass es den Leuten ernst ist. Das Bild zeigt das Whitekit zum Selbst gestalten. Es kommen auch fertig lackierte Modelle. Wir sind gespannt, das GP Autos soll noch im Oktober kommen. Italienische Liefertermine scheinen anders zu sein.



Fotos: Amazingslot/Racer Photo by www.amazingslot.com



Fotos: ALLSLOT



Fotos: Amazingslot/slotit

Slot.it Porsche GT1 98 Oschersleben und als Whitekit ist auf dem Markt.

Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

Neue Karossen von NSR

Bekannte Fahrzeuge im neuen Look: Für Fans der klassischen Sportprototypen gibt es den Drei Liter **Ford P68** in einer optisch ansprechenden Fantasielackierung: Grundfarbe Glanzorange mit Gulf blauem Streifen und Startnummer 9. Der Komplementärkontrast der Lackierung ist sehr gefällig und das Auto nebenbei gut erkennbar im Startfeld.

Der **Porsche 997 GT3 RS** kommt in hellblauer Century Lackierung, die mit einem schwarzen Farbstrich am Hinterteil und roten Logos akzentuiert wurde. Zusammen mit schwarzen Felgen ein heißes Paket für GT Rennen.

Der **Audi R8** in Rennweiß mit Stars and Stripes in Andeutung ist ein tolles Gerät für den Fan der American Le Mans Series.

Dauerbrenner der ersten Stunde: NSR **Mosler** in Orange legt eine elegante Figur hin. Der Flachmann und Initialzündungswagen der Italiener soll neuerdings mit einem neuen Chassis ausgerüstet sein, dass leider an unserem Testwagen fehlte. Es soll den Triangle Schwingarm, bekannt aus den Boliden Porsche 997 und Corvette C6R ausgestattet sein. Inwieweit die Konstruktion im Mosler Sinn macht, muss der Kunde selbst herausfinden.

R8



Legen optische eine sehr gute Figur hin: die neuen Karosserieversionen von NSR

P68



997



Mosler



SCHNELLES HOBBY - SCHNELL GELIEFERT

WWW.SLOTBOX.DE

DAS RENNBAHNGESCHÄFT FÜR KINDER AB 30



SCHULSTR. 23, 51491 OVERATH, FON: 0 22 04.76 86 39, FAX: 0 22 04.76 87 14

Jim's Universum

2013 Desktop Rally Calendar

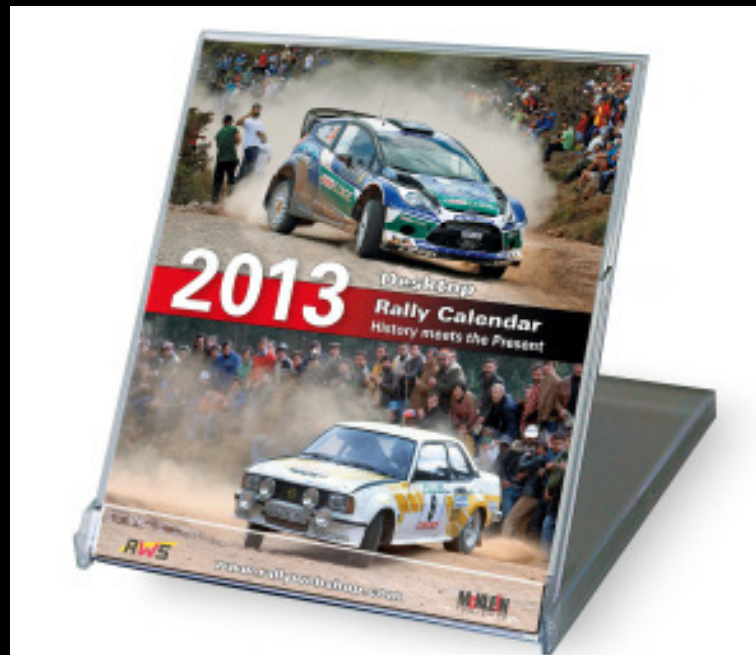
Treffen der Generationen auf nur 11,5x13,5 Zentimetern: Der 2013 Desktop Rally Calendar kombiniert die schönsten McKlein-Bilder der Vergangenheit und Gegenwart. Das handliche Schreibtisch-Accessoire bietet alle zwei Wochen die Auswahl zwischen einem Motiv aus der ruhmreichen Geschichte des Sports und einem Bild der aktuellen World Rally Cars. Citroën DS3, Ford Fiesta und Mini WRC treffen auf ihre Ahnen und Urahnen wie den Lancia Stratos, den Renault 5 Turbo oder den Subaru Impreza 555. Ein gelungener Mix aus Action, Technik und atmosphärischen Aufnahmen sorgt für Vielfalt von Januar bis Dezember.

Technische Daten:

Format: 11,5 x 13,5 cm, 54 Seiten (Auswahl zw. einem historischen und einem aktuellen Foto alle 2 Wochen) 55 Farbfotos, ISBN: 978-3-927458-60-4, Preis: 9,95 Euro

Erhältlich bei: Rallywebshop, In der Rosenau 19
51143 Köln, Deutschland

Tel.: +49 (0)2203-9242570, Fax: +49 (0)2203-9242590, www.rallywebshop.com



Fotos: McKlein Publishing

Praktischer Aufsteller: Der raffinierte Desktop Kalender nimmt wenig Raum ein und liefert klaren Überblick im Jahr 2013, egal ob mit historischem oder aktuellen Rallyebild. Der Kunde kann alle zwei Wochen zwischen zwei Motiven wählen.

Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

McKlein Rally 2013 – The Wider View

McKlein präsentiert den beliebten Rallyekalender erneut im gewaltigen 95-Zentimeter-Panoramaformat und zeigt wie gehabt die 28 besten Bilder aus der Rallye-Weltmeisterschaft. Dennoch haben sich die Fotografen auch für 2013 wieder etwas Neues einfallen lassen: „McKlein Rally 2013 – The Wider View“ vergleicht die spektakuläre Fafe-Sprungkuppe in Portugal von 1984 und 2012, blickt in die heiligen Hallen von Volkswagen und zeigt die Rallye Mexiko im Miniatureffekt. Jeden Monat stehen zwei ganz unterschiedliche Aufnahmen zur Auswahl. Sie unterstreichen die beeindruckende Vielfalt der WM an Hand von Wasserdurchfahrten, Drifts und atmosphärischen Aufnahmen. Als kleinen Bonus geben die Fotografen von McKlein exklusive Einblicke in die jeweiligen Kameraeinstellungen.

Technische Daten:

Herausgeber: McKlein, Fotografie: McKlein
Format: 95 x 48 cm, Seitenzahl: 25, Fotos: 30 (2 Motive pro Monat zur Auswahl), Ausstattung: Spiralbindung, eingeschweißt, im Versand-schuber verpackt, ISBN: 978-3-927458-58-1
Preis: 39,90 Euro
Erhältlich bei: Rallywebshop, In der Rosenau 19
51143 Köln, Deutschland
Tel.: +49 (0)2203-9242570, Fax: +49 (0)2203-9242590, www.rallywebshop.com



**95 Zentimeter Motorsportformat zum Anfassen.
Wider View inszeniert an jeder heimischen Wand
interessante Perspektiven in die wilde Rallye WM. Egal
ob Büro, Wohnraum oder gepflegte Oldtimergarage.**



Jim's Universum

Jim Hunt Magazine®

Motorsport Classic 2013

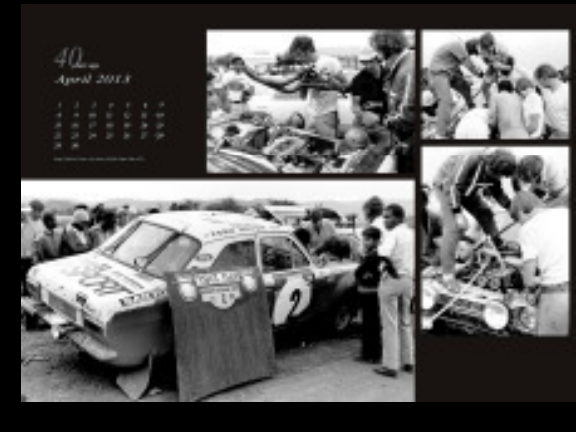
Eine Zeitreise in längst vergangene aber unvergessene Epochen: Der komplett in schwarz-weiß gehaltene Kalender „Motorsport Classic 2013“ aus dem Hause McKlein zeigt faszinierende Motorsportbilder der 50er-, 60er- und 70er-Jahre – eine Zeit, in der geniale Ingenieure wie Colin Chapman noch ihren Ideen freien Lauf lassen konnten und die Artisten am Lenkrad noch Heldenstatus genossen. Dieser hochwertige Wandkalender erweckt 25 Momente aus der großen Zeit des Motorsports wieder zum Leben. Etwa die wunderschönen Ferrari Testarossa auf dem Nürburgring 1958, die atemberaubenden Turbinen-Lotus bei den Indy 500 1968 oder das

große Duell der Matra-Simca MS670 gegen die Ferrari 312PB in der Sportwagensaison 1973. Jeden Monat stehen zwei Motive aus der Motorsportgeschichte zur Auswahl und bieten von der Formel 1 über die Sport- und Tourenwagen bis hin zu den Rallyepisten eine große Bandbreite. Zu all diesen unvergessenen Momenten gibt es kurze Beschreibungen, die Ihnen den Zeitgeist noch näher bringen.

Technische Daten: Format: 67 x 48 cm, Seitenzahl: 26 (2 Motive pro Monat zur Auswahl) Fotos: 28 in schwarzweiß, Ausstattung: Spiralbindung, eingeschweißt, im Versand-schuber verpackt, ISBN: 978-3-927458-59-8, Preis: 39,90 Euro

Erhältlich bei: Racingwebshop, In der Rosenau 19, 51143 Köln, Deutschland
Tel.: +49 (0)2203-9242570, Fax: +49 (0)2203-9242590, www.racingwebshop.com

Fotos: McKlein Publishing



Titelstory

Ninco attackiert!

LIGHTNING



AUDI R18

Jim Hunt Magazine®

Audi R18

Jim Hunt Magazine®

Der Ingolstädter Langstrecken Sportler ist No.1 Thema bei so gut wie jedem Hersteller. Sie setzen auf die Popularität und den Hype um die bayerische Edelmarke, die Jahr für Jahr neue Rekordumsätze und im Rennsport Rekordsieger ist.

Ninco bringt als zweiter Großserienhersteller diesen flachen Boliden und geht jetzt nach NSR ins Rennen um die Käufergunst. Die Vergleichbarkeit der verschiedenen Konzepte streben wir wie gehabt nicht an, kocht jeder Hersteller sein eigenes Konzept-Süppchen. Messen muss und soll sich jeder R18 innerhalb seiner Hersteller Familie mit vergleichbar ausgestattetem Material. Nur das macht ernsthaft Sinn.

Die Spanier haben still und leise den Audi R18 gebracht und es war zu vermuten, es wird ein Lightning sein. Also jenes Wettbewerbsmodell mit kleinen Rädern, Rennsport-Material in den unter der Haube. Selbstverständlich mit einem Dampfhammer von Motor im Heck. Optisch füllen die kleinen Räder ihre Radhäuser nicht aus, was im Stand sofort auffällt. In voller Fahrt profitiert der Pilot vom tiefen Schwerpunkt, den schneller beschleunigten wie verzögerten Massen. Unter dem Strich bietet das ganz klar mehr Performance. Es gibt mittlerweile sehr viele Lightning Modelle, aber das Thema große LMP Klasse wurde in letzter Zeit bei Ninco vernachlässigt. Letztes Auto war der Acura LMP2, aber das ist schon eine gute längere Weile her. Endlich ein neuer P1!

Was sich Ninco bei der Karosserie ausgedacht und umgesetzt hat ist aller Ehren wert: Feinste Flaps, wunderschönes Flügelwerk um die mit einer Finne auslaufenden Heckpartie. Alles an der Ingolstädter Außenhülle ist fein ausgeführt, man muss den Hut ziehen vor so viel Detailliebe an einem so schnellen Auto, das weniger für die Vitrine als für die Hatz um schnelle Rundenzeiten

gebaut wurde. Hier hat Ninco die Latte für sich selbst sehr hoch gelegt. Der Spagat aus starkem Rennsport und hochwertiger Optik ist gelungen. Kommt der R18 mit großen Kunststoffrädern als optisch schöne Sport Version, muss er unbedingt in meine Box. Der R18 ist zunächst in zwei ansprechenden Farbversionen erhältlich. Das hohe Maß an Detailtreue ist einerseits sicher dem



Der neue R18 von Ninco kann sich sehen lassen. Superfein detailliert geben die Spanier ins Rennen und um ihre Leistungsfähigkeit auch bei den Rundenzeiten unter Beweis zu stellen, haben sie den Audi in Lightning Version aufgelegt. Bis auf die technisch erforderlichlich kleineren Räder glänzt die Karosserie mit feinen Proportionen und aufwändig gestalteten Details. Perfekter Spagat !

Audi R18

Tim Hunt Magazine®

Konkurrenzdruck unter den Mitbewerbern NSR und Carrera geschuldet. Aber das gibt es noch eine ganz andere Instanz. Es geht um den Hersteller selbst. Gemeint nicht nicht Nincos, sondern die Audi AG in Ingolstadt. Was bei der sehr interessant ist: Sie haben eigens Leute, die sich ausschließlich der Darstellung ihrer Marke im hart umkämpften Modellauto Markt widmen.

Lizenzbestimmungen müssen klar sein. Jeder Diebstahl geistigen Eigentums wird weltweit verfolgt, was im Grunde gut ist. Ideenklau mag in China ein Kavaliersdelikt sein, bei uns nicht. Und in Bayern scho glei gar ned! Do kenna mia koan Radi! Audi geht es insbesondere auch darum, wie ihre Premium Autos im Maßstab präsentiert werden. Stimmen die Proportionen nicht, gibt es

Ärger, wie ich es bei einem bekannten Hersteller auf der letzten Messe aus erster Hand erfuhrt. Die Audi Spezialisten were not amused, der Vorhang für eine Weiterproduktion zog zu. So kann man sicher sein, dass es keine eigenartig geformten Audis mehr geben wird. Avant Slot hatte mal vor Jahren arg daneben gegriffen, alle Entgleisungen mussten von Markt.



Wohin das Auge blickt: Feines Flügelwerk, sauber ausgeführte Karosserieöffnungen in allen Blickwinkeln. Nincos R18 meistert seine Runden schnell und elegant. Die Audi Grundfarbe Silber wird mit sportlich aggressiven Linien in Rot auf schwarzen Feldern wirkungsvoll in Szene gesetzt. Dynamik wie edle Eleganz pur. Die Heckpartei mit Finne und Flügel sieht erstklassig aus. Hätte er noch größere Räder, wäre meine Welt perfekt.

Audi R18

Tim Hunt Magazine®

Ninco legte sich unter all den gegenwärtigen Rahmenbedingungen mächtig ins Zeug. Mit ihrem R18 legen die Spanier die Latten sehr hoch. Optisch gibt es bis auf die technisch obligatorisch kleinen Räder der Lightning Version keine großen Patzer. Kleiner Makel am Testmodell: Der Lackierer muss wohl niesen als er den vorderen roten Bugbereich lackierte. Die Frontlampen sind schön wiedergegeben, es dürfte interessant sein in so einem Auto Licht einzubauen. Ist er ein Langstreckensportler, der normalerweise rund um die Uhr im Einsatz ist. Insgesamt wirkt der R18 in sich stimmig, wenn ich mir ehrlich gesagt lieber eine „Sport“ Version mit schönen großen Rädern gewünscht hätte.

Ob er die Zuverlässigkeit der Marke Audi auch im Rennen unter Beweis stellen wird, liegt aber letztendlich am Team und dem Fahrer. Es kommt eben darauf an, wie man seine Autos für lange Einsätze aufbereitet und nicht zu letzt: Wer damit „wie“ fährt. Sollte doch mal bei Müdigkeit der

Vorhang zuziehen: der Audi steht sicher nicht auf Botanikfahrten. Solange er auf den Rädern bleibt kann das noch gut geben. Jedoch wilde Rollen und markige Einschläge tun der Detailarbeit am R18 keinesfalls gut. Also gutmütig abstimmen und mit Köpfchen fahren zahlt sich auf der Lang-

Gefällige Karosserieproportionen und sehr tiefer Schwerpunkt: Ein Leistungssportler mit ganz klarer Ansage: Ich will meine Rennen gewinnen !



Audi R18

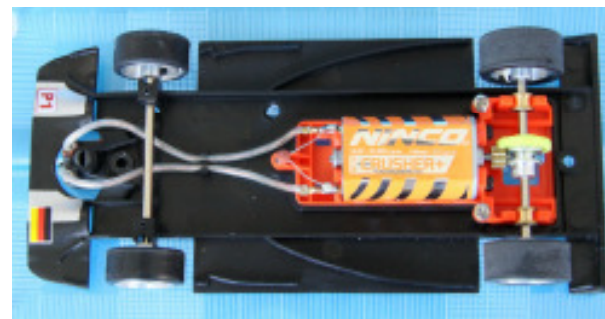
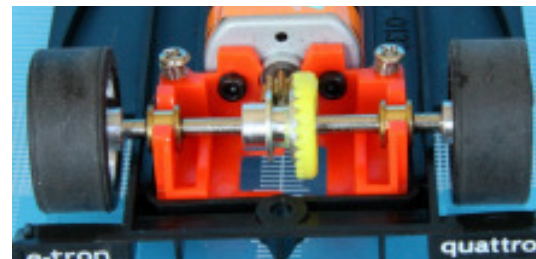
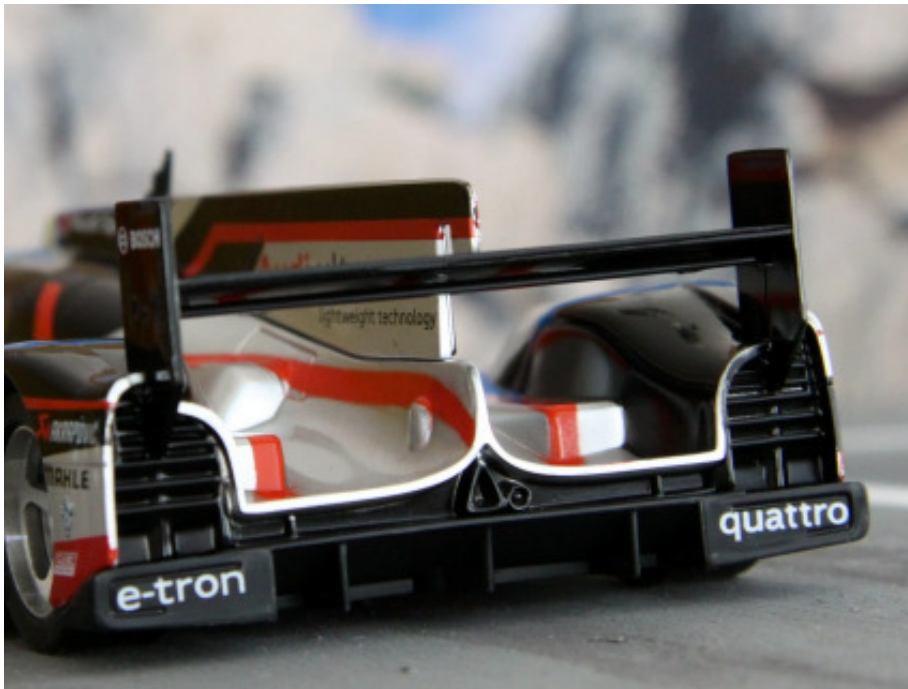
Tim Hunt Magazine®

Strecke aus und man kommt gut um die Runden. Zur Motorisierung: Ein fest verschraubter Longcan Inliner im gefederten und einstellbaren Antriebshalter feuert mit 270gcm Drehmoment ins fest verschraubte Getriebe. 23500 Touren Maximum bieten eine beherzte Gangart mit 12 Voltan im Tank. Bleifrei oder nicht? Eine Frage der individuellen Abstimmung. Der Antriebshalter lässt sich über zwei Schrauben und vorgespannten Federn abstimmen. Ähnlich wie bei Slot.it ist die Entkoppelung vom Hauptchassis einstellbar,

was die Straßenlage merklich steigert. Der in seiner Länge gewachsene L-Kiel leistet eine sehr saubere Führungsarbeit. Begrenzte Platzverhältnisse im Bug streichen seine Federung, aber etwa ein Millimeter Vertikalspiel glättet kleine Unebenheiten der Piste. Etwas Öl steigert seine Drehfreudigkeit. Unser Augenmerk gilt noch dem Kabelbaum in der flachen Bugnase: Damit nichts klemmt laufen flexible Kabel unter der Vorderachse hindurch, eine Klemmung ordnet und führt beide Stränge zum Motormanagement. Klasse!

Fazit:

Ninco hat mit dem R18 einen leistungsfähigen P1 Klasse Wagen aufgebaut. Wunderbare Details schmeicheln dem Auge, starke innere Werte der Rundenzeit und dem Fahrspaß. Lightning mit abgesenktem Schwerpunkt und reduziert rotierenden Massen unterstreichen den klar formulierten Leistungsgedanken.



Gefederte Aufhängung am Inliner Antriebsstrang. Alle technischen Komponenten verschraubt, Chassis bietet Raum zur Trimmung. Fährt ohne Blei hervorragend ruhig.

NINCO®

KEIN SPIELZEUG NUR FÜR SLOTER



REF 50600 FORD SIERRA COSWORTH "LUI"

NINCO 5



REF 50606 AUDI R-18 "E-TRON"

LIGHTNING
FEATURED WITH PRORACE COMPONENTS

REF 50604 MERCEDES SLS GT3 "VODAFONE"

LIGHTNING
FEATURED WITH PRORACE COMPONENTS



Vertrieb durch



www.carsandco.de

www.ninco.com

WRC

MINI Countryman

vs.

FORD Fiesta RS

***Scalextric bringt zwei
aktuelle Rallye WM Autos.
Wir wechseln ins Cockpit
von Sordo und Latvala ...***

Tim Hunt Magazine®



Rallye

WRC: Ford gegen Mini

Scalextric mischt seit Jahren im Rallye Zirkus mit. Klassische wie aktuelle Fahrzeuge gehören zur Palette der Briten und auch allerlei alternative Antriebskonzepte wurden realisiert, die allesamt funktionierten, egal wie laut manche vermeintliche Spezialisten unkten. Der Focus mit Frontmotor, Frontantrieb und Kraftverteilung auf die Hinterachse lief hervorragend auf Rallyepisten, wenn man es verstand, Rallyes zu fahren. Die rasende Hundehütte, der Mini Morris kam von Scalextric. Der Ford Hundknochen ebenso,

wenn auch sehr optimistisch bei Cosworth getunt, das nicht jedem Privatfahrer gerecht wurde. Nun kommen zwei Autos aus der aktuellen WRC: Der Mini Countryman von Sordo und der Ford Fiesta RS von Latvala. Zwei Exponenten der neuesten Fahrzeuggeneration mit richtig Dampf in der Hütte. Der kleine Landbursche ist eine echte Herausforderung an den optischen Geschmack. Wunderlich, was Marketing Leute alles schaffen und die Leute kaufen, kaufen und kaufen. Als Folge sieht man diese fahrende Badewanne sehr

oft im Straßenbild. Der Fiesta ist ein Klassiker aus dem Hause Ford. In neuester Generation löst er den Focus in der Rallye-WM ab. Nun geht man mit dem Kapital wie bei Mini auf Käuferjagd bei den jüngeren Fahrzeugkernern. Die meisten Fiestas im Straßenbild sehen eher verhalten aus, bedienen erfolgreich die Nische der Vernunftfahrer aus Leidenschaft. Doch die braven Serienautos haben mit diesen beiden WM-Fahrzeugen wenig gemeinsam, bis auf die Silhouetten ihrer Außenhüllen.

Jim Hunt Magazine®



Kerniger Landsknecht: Hohe Stirn und trotz vieler Rundungen hat er kantige Formen: Der Mini Countryman ist ein eigenständiges Gefährt mit klar polarisierender Optik. Ein Charakterkopf in der Autowelt.

Rallye

WRC: Ford gegen Mini



Der Mini von Sordo ist ein hochhakiger, derber Rundling: hohe Stirnfront und wilder Flügel, damit der Szene-Kombi auf Kurs bleibt. Der Fiesta ein breitschultriger Kleinwagen ohne einen Hauch von Bravsein. Also nichts wie raus ins Gelände und checken, was sich in den Autos abspielt. Beide besitzen einen Sidewinder-Antrieb, der mit breiten Zähnen zuverlässigen Vortrieb spendiert. Die Getriebezähne greifen schön ineinander und selbst auf Kakaomehl gefahren, dürfte das Gebiss einige Schlachten schlagen können. Das typische Axialspiel korrigieren wir mit kleinen

Plastikdistanzen von Umpfi, die sich ohne Demontage der Felgen montieren lassen. Dies ist bei Scalexer ohnehin nicht möglich, zerstört man beim Abziehen der Felgen von stark geriffelten Achsen zugleich ihre Nabenflansche. Also ein praktisches Mittel, diese Achsdistanzscheiben. Der Motor legt mit 12 Voltan Rennsprit mit gut beherrschbarer Agilität los und bringt beide Autos stramm auf Spur. Der hochbeinige Mini gleicht sein Schwerpunktdefizit durch seine Länge aus, der Könnner wuchtet ihn mit elegant dynamischen Drifts um die Ecken. Ohne MTS liegt der britische



Tim Hunt Magazine®

Slot Cars, Zubehör und Tuningteile!
Unsere starken Marken finden Sie beim
Fachhändler in Ihrer Nähe: Ein Klick genügt!



H+T Motor Racing GmbH, Bert Brecht Str. 43, 64291 Darmstadt
Tel.: 06150 - 848 01, Fax: 06150 - 848 03, E-mail: info@ht-autorennbahn.de
www.ht-autorennbahn.de

Rallye

WRC: Ford gegen Mini



Bayer satt und hält Reserven für schräge Fahrten bereit. Der Ford liegt deutlich tiefer und satter auf Kurs: sein niedriger Schwerpunkt und seine breite Spur bieten Stabilitätsvorteile auf dem Rallyekriegspfad. Ein beherztes Vollgas Auto für Leute, die es richtig krachen lassen mögen und können. Ob man sich Latvalas Finnische Polka im Bordradio anhören mag ist Geschmackssache. Zum Glück hat er noch die Leningrad Cowboys in seinem Repertoire, was die Sache im Ohr und Gehirn eindeutig anregender gestaltet. Was allerdings aus seinem Trinkschlauch kommt, das



Mit gedrungener Keilform tritt der Fiesta deutlich dynamisch auf. Angriffslustig und satt liegt er auf der Piste, hängt ordentlich am Gas.

Rallye

WRC: Ford gegen Mini

wollen wir gar nicht wissen. Aus hygienischen Gründen konsumieren wir im Cockpit ausschließlich sportliche Getränke aus unserer eigens mitgebrachten Trinkblase. Alles in allem sind beide Autos solide gebaut. Ihre einfache Technik macht Wartungsarbeiten wie Ölservice überschaubar und das ist es, was einen guten Rallyewagen ausmacht. Es ist kein Geheimnis, dass der sportliche Fahrer zugunsten mehr Leistungsfähigkeit die Motoren mit Kraftkleber in

ihrer Verankerung fixiert. Zu Servicearbeiten oder gar zu einem Motorwechsel nach einem Kurbelwellenschaden lässt sich das Aggregat ohne Zerstörung des Hauptchassis wieder ausbauen. Einfaches Aushebeln mit Gefühl ist eine bewährte Methode. Die Achslager aus Kunststoff können sich bei manchen Ausführungen in ihrer Aufhängung drehen. Ein Tropfen Kleber fixieren sie und schon sind ein paar PS mehr drin. Bei den Reifen ist es so eine Sache. Fährt man ausschließlich Pflaster-Sonderprüfungen, kann

es von Vorteil sind, den Grip der Vorderachse mit Klarlack auf den Reifen auszuschalten. Manche Serienmischungen zeigen sich hier störend, andere weniger. Fährt man auf Kakaomehl und losen Untergründen, ist es mehr als empfehlenswert die Slicks gegen profilierte Rundlinge zu tauschen. Richtig abgefahrene Tuner schneiden ihre eigenen Reifenprofile zurecht. Vorteil der neuen WRC Autos: ihre nach hinten offenen Radhäuser werfen beim Beschleunigen den Dreck nach hinten und sammeln ihn nicht in der



Im Fiesta WRC geht's kernig um die Kurven: seine breite Spur spielt hierbei positiv in die Karten. Der Beifahrer muss gut aufpassen, damit ihm das Gebetbuch nicht aus den Händen fällt.

Rallye

WRC: Ford gegen Mini

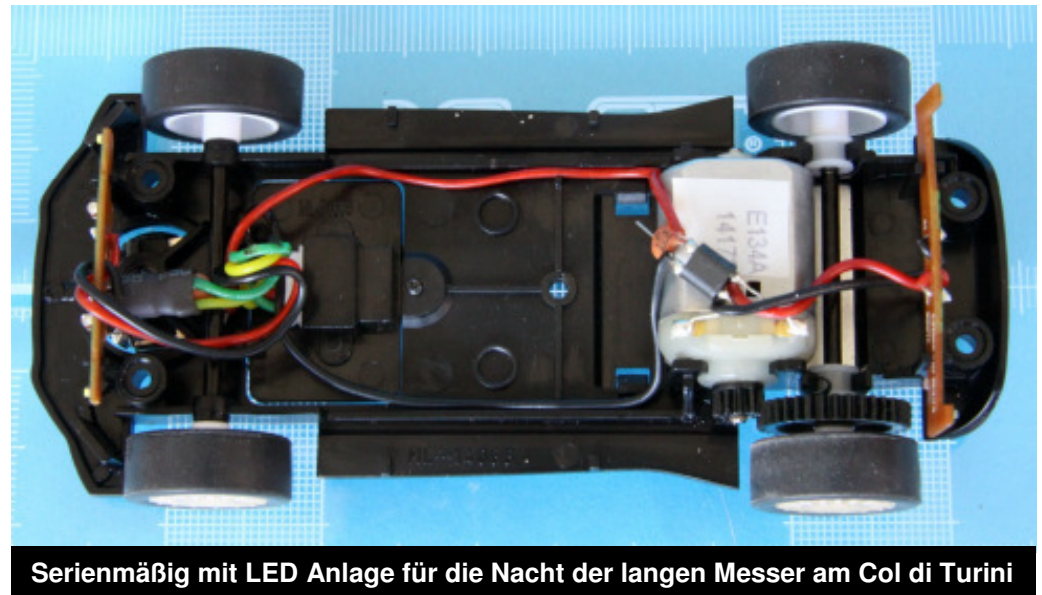
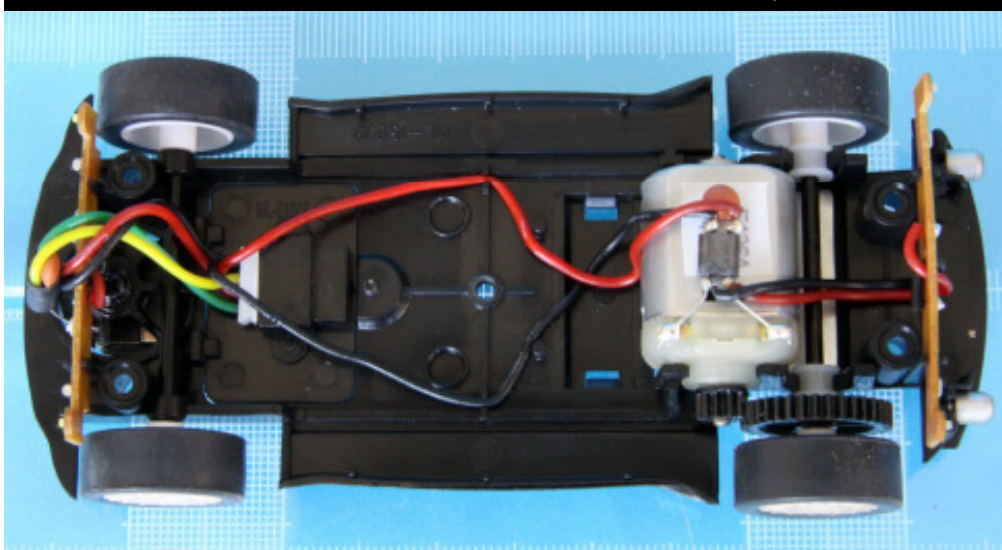
Bodenwanne. Das schont die Technik wie das Getriebe und das Auto behält zudem sein Idealgewicht, wie man es vor dem Start für sich abgestimmt hat. In Serie haben beide WRC das MTS unter der Hinterachse eingebaut, was zu einem statischen Fahrverhalten führt. Man kann die Haftverstärker leicht ausbauen: Hinterachse ausklipsen, MTS mit einem kleinen Schraubendreher aushebeln und das Staufach mit einer 1,5 bis 2mm starken Lage Blei auffüllen. Wer das Gefühl hat mit zu wenig Grip an der Hinterachse unterwegs zu sein, kann noch das MTS Fach vor dem Sidewinder-Aggregat mit Blei bestücken. Allerdings in kleinen Schritten vorgehen, damit das Auto im Drift nicht zu hecklastig wird und

mit der brachialen Gewissheit eines Heckmotorwagens am Limit der Fahrphysik abfliegt. Jeder, der schon einmal einen klassischen Porsche 911 oder eine Renault Alpine am Limit bewegt hat, weiß, wovon die Rede ist. Je nachdem wie ausgiebig die Findung der optimalen Abstimmung sowohl im Mini als auch im Fiesta ausfällt. Beide Bodenwannen bieten genügend Platz zur Unterbringung von Trimmblei. Auch ein digitaler Chip kann eingepflanzt werden. Scalextric hat wie bei allen Neufahrzeugen auch hier ein einfach aufschraubbares Staufach hinter der Vorderachse dafür arrangiert. Ölservice der beweglichen Teile nicht vergessen und schon kann es losgehen: die erste WP wartet. Egal ob mit Motorsound oder

den Leningrad Cowboys auf den Ohren. Jeder so wie er möchte.

Fazit: Scalextric hat mit diesen aktuellen WRC Fahrzeugen eine solide Basis zur Verfügung gestellt. Beide laufen mit zuverlässigen Sidewinder Antrieben, breiten Getrieberäder und besitzen robuste Karossen mit Nehmerqualitäten. Die Technik ist servicefreundlich und durchschaubar, was ein unkompliziertes Rallyeauto ausmacht. Der Fiesta liegt etwas satter in Kurven, der Mini punktet beim Geradeauslauf. Könner heizen ihn auch im Quergang durch die WP. Spannende Rennen sind garantiert.

Identische Technik: Sidewinder mit Heckantrieb. Links Mini, rechts Fiesta.



Serienmäßig mit LED Anlage für die Nacht der langen Messer am Col di Turini

Mini Metro vs. Ford RS200

Jim Hunt Magazine®



Classic Rallycross

Mit dem Aus der Gruppe B finden einige hochgezüchtete Monster eine neue Bestimmung: Rallycross, the show must go on! Aber mit einem Plus an Leistung!

Rallycross

Mini Metro vs. Ford RS200

Tim Hunt Magazine®

Die große Bühne der Gruppe B fand leider infolge fataler Unfälle aufgrund schierer Unbeherrschbarkeit der über die Maßen hoch gezüchteten Maschinen ihr Aus. Die FIA schickte die Autos in die Geschichtsbücher und nahm zugleich der Rallye-WM eine Popularität, die sie seitdem nicht

mehr erreichte. Der Spruch: „WRC is for boys – Group B was for men“ trifft den Nagel auf den Kopf und es stellte sich ganz klar die Frage, wohin mit den brutalen Autos. Sie waren einfach zu schade, in Sammlerbeständen zwei, drei Jahrzehnte ihr Dasein zu fristen, bis sich irgendwann

jemand an sie erinnert und als Oldtimer zu Mondpreisen schachert. Rallycross Rennen waren damals eine neue Gangart, die Zuschauer einlud das gesamte Spektakel in einer Art Arena von Anfang bis zum Ende zu beobachten. Das was bei Rallyes bisher als Superstage gehandelt



Zwei bekannte Gruppe B Monster haben eine neue Bestimmung gefunden: Rallycross. Mann und Maschine gegen Mann und Maschine geht's auf losem Untergrund mit einer Ausgeburat an Leistung wild um den fest installierten Parcours. Der Zuschauer ist jederzeit am Puls des Geschehens. Er hört, riecht und erlebt die Hasardeure der Rennbahn. Scalextric gedenkt mit einem historischen Set den Fahrzeugen der späten Achtziger.

Rallyecross

Mini Metro vs. Ford RS200

Tim Hunt Magazine®

wurde, war hier Pflicht: Alle Autos fahren gleichzeitig und der Zuschauer wird in eine Kulisse eingebunden, die an Sound, Drifts und Kampf nicht zu überbieten ist. Die Gruppe B Autos mit ihren mächtigen Flügeln waren gleich aus mehreren Gründen prädestiniert für diese Art

des Motorsports: Große Flügel für viel Abtrieb, auch bei niedrigeren Geschwindigkeiten, dazu gibt es brachiale Power und ausgezeichnete Fahrwerke, die damals mit zum Besten zählten, was es gab. Bei der Leistung drehte man noch ein wenig am Ladedruck und kitzelte noch mehr

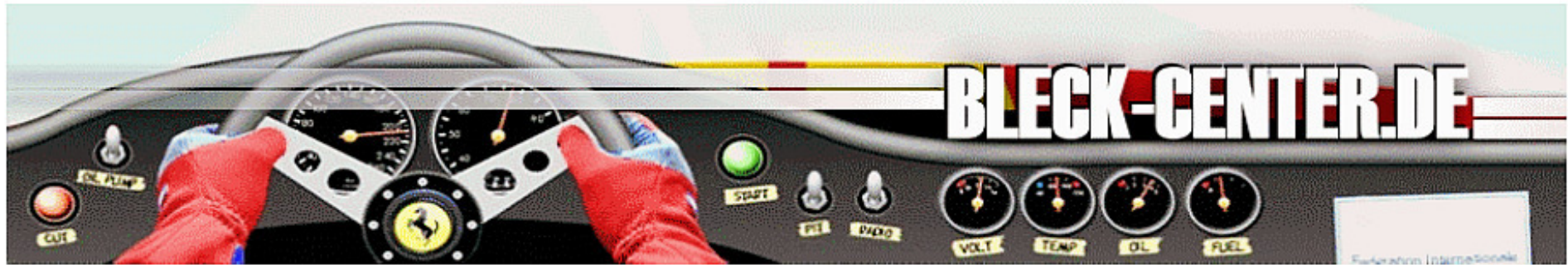


Eine aufklappbare Schatulle aus goldenem Karton inszeniert beide Autos perfekt. Eine transparente Schutzhülle konserviert sie vor Staub, präsentiert man sie offen. Eine Sammelkarte mit fortlaufender Seriennummer weist auf limitierte 3000 Einheiten weltweit hin.



Sowohl der Ford RS200 wie der Mini Metro werden von Scalextric in einer authentischer Beschmutzung ausgeliefert. Der Kampfgeist dieser Maschinen kann nicht eindrucksvoller in Szene gesetzt werden.





www.Bleck-Center.de * 41069 Mönchengladbach * Aachener Str.441



über 80 verschiedene Felgengrößen für 1zu24er
über 60 verschiedene Felgengrößen für 1zu32er



Tipps & Tricks zum Chassisbau auf unserer Website!

SlotPoint Chassis CNC gefertigt! Zahle nur was Du brauchst!

Wir fertigen Chassis für Moosgummi und PU Reifen... auch nach eigenen Kundenwünschen.



Für kleine 13D und große 18D Motoren!

Rallycross

Mini Metro vs. Ford RS200

Tim Hunt Magazine®



Power aus den Triebwerken heraus. Die Standfestigkeit litt darunter nicht allzu sehr, die Rallycross Läufe dauerten viel kürzer als ein Lauf bei der Rallye-WM. Aus Gewichtsgründen wurden die Scheinwerfer demontiert. Zudem waren die Stadien, in denen gefahren wurde mit Flutlichtern illuminiert. Also ein weiteres Detail,

das die Leistung dieser Maschinen wild nach oben trieb. Scalextric gedenkt nun zwei dieser tollen Geräte aus jener Zeit: Mini Metro und Ford RS200. Zwei Gruppe B Fahrzeuge im neuen Kleid, ganz ohne Scheinwerfer und schön eingesaut, schließlich fährt man nicht in blank polierten Arenen, sondern im Dreck. Unter der Haube die



Der Mini Metro legt mit feinen Details los: Scheibenöffnungen zur Kühlung von Fahrer und Mittelmotor. Weit ausgestellte Backen und wildes Flügelwerk für das Umsetzen ungezügelter Gruppe B Power. Die Funkantenne bräuchte allerdings etwas Viagra!



Rallycross

Mini Metro vs. Ford RS200

Jim Hunt Magazine®

zuverlässige Scalex Technik mit Sidewinder Antrieb und einer ausgewogenen Balance. MTS raus und los geht's im Quergang. Rallycross ist zudem ein sehr interessantes Bahnthema: Man fährt nicht alleine gegen die Uhr wie bei Rallyes.

Im Zweikampf geht es gleichzeitig nebeneinander durch die Arena. Man kann auf jeder Bahn gegeneinander loslegen, Hauptsache sie bietet für die fahrtechnisch anspruchsvolle Disziplin selektive Kurven und nicht nur Geraden. Go 4 it!

Fazit: Das Rallycross Set von Scalextric begeistert mit technisch soliden Gruppe B Boliden in aufregender Schmutzoptik. Eine völlig neue Bahnidee: Selektive Kurven auf engen Raum. Viel Fahrspaß für Könner!



Ohne Lichter legen die Fahrmaschinen los.

En ligne

*Im WRC Karussell musste der C4 dem kleinen C3 weichen.
Ninco legt den schnellen WM- Franzosen erneut auf.
Wie viel Hightech bekommt der Privatfahrer?*



CITROEN C4 WRC Lightning

Jim Hunt Magazine®

Rallye

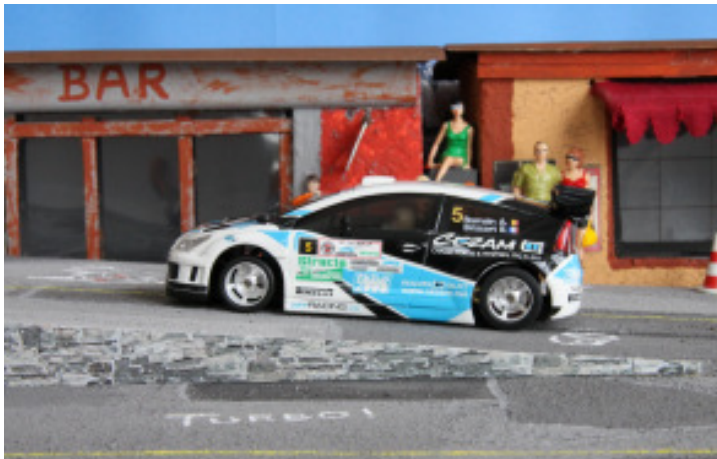
WRC Citroen C4

Jim Hunt Magazine®

So schnell dreht sich das Rallye-Karussell: Kaum fanden Autos vom Schlage und der Größe eines Citroen C4 Platz in der superschnellen WRC, schon treten sie ab und müssen Platz für kleinere Autos machen. Nicht so bei Ninco! Der schnelle Franzose und Rekordweltmeister Sebastian Loeb fuhr ihn ebenso wie viele andere Piloten des harten Gaspedals. Ninco brachte den C4 bereits in technisch stark aufgerüsteter Lightning Version, nun gibt es Nachschlag. Grünzeugs auf der Speisekarte schmeckt mit french dressing sehr bekömmlich und diese Zitrone von Ninco zaubert eine ganz besondere Note ins Menu. Leichtbau, Standfestigkeit bei den technischen Komponen-

ten ist bei forscher Botanikdurchpflügung Trumpf. Die kleineren Felgen muten gerade für Einsteiger immer wieder optisch eigenartig an, stehen sie sehr einsam in ihren gähnenden Radhäusern. Aber der technische Vorteil in dieser Hubraumklasse überwiegt ganz klar: tiefer Schwerpunkt, geringe rotierende Massen beim Beschleunigen

und Bremsen lassen schnell vergessen, dass die Räder etwas klein aussehen. In voller Fahrt sieht man dies eh nicht und dieses Gerät ist eben für diesen Zweck gebaut: beim Rallyefahren dominiert der Leistungsgedanke, schneller zu sein als die anderen. Das optische Standgas Posing überlassen wir den Jungs auf Parkplätzen



Kleinere Aluräder für einen tiefen Schwerpunkt, eine schnelle Beschleunigung und den späten Ankerwurf. Form follows function, wenn auch das Auge kurz kommt. Dafür liegt der C4 extrem souverän bei jedem Richtungswechsel. Eine Fahrmaschine der WRC.



Rallye

WRC Citroen C4

Jim Hunt Magazine®

Von Fastfood Tempeln. Allez! Ab mit dem flotten Franzosen aufs kurvige Geläuf. Schnell wird klar, hier wird nicht mit Salatsauce gekleckert, sondern messerscharf tranchiert! Die Zitrone bringt die nötige Würze ins Menu, dass es der Konkurrenz den Mund verzieht. Wer den Mund wässrig bekommen hat, sollte einsteigen und selbst ausprobieren, was im starken Ninco Citroen steckt. Der C4 hängt durchzugsstark am Gas und ankert sehr definiert, was einer guten Laufzeit zugute kommt. Selbstverständlich erleichtern wir ihn um

sein MTS. Der Haftverstärkungssystem wirkt in einem Rallyewagen kontraproduktiv, geht es hier um das Ausleben des absoluten Fahrkönnens und nicht des Ausreizen von Gauss-Kräften. Das Magnetfeld der Erde reicht vollkommen, um mit dem Citroen in allen Fahrlagen Spaß zu haben: Spurtreues Beschleunigen sind mit dem geschickten Händchen am Gashebel genau so drin wie messerscharfes Zirkeln im Quergang durch Kurven, egal welcher Radiusausprägung. Das Auto liegt satt auf der Piste und feuert seine Gänge sauber ins sequentielle Getriebe. Wer möchte kann mit Blei trimmen, Platz im Chassis ist zur Genüge. Wie man es allerdings von Ninco kennt, kommt auch der C4 ohne Ballast auf den

meisten Heimkursen mit angemessener Benzinguete aus. Je nach Kurs und Fahrweise sind 10-12 Voltan bleifrei im Sicherheitstank angemessen, um die Performance des Triebwerks umzusetzen. Mit diesem Energietrunk ballert der NC14 sein maximales Drehmoment von 280 gcm souverän in den Mutterboden, egal ob derber südländischer Plaspflast oder loser Untergrund. Auf letzterem ist ein Reifenwechsel in Betracht zu ziehen. Slicks machen keinen guten Eindruck auf staubigem Parkett. Dreht der Motor voll aus, stehen 20600 Touren auf dem Drehzahlmesser, die schnell einsetzende rote Kontrolllampe mahnt zum Schalten in den nächsten Gang, möchte man Traktion aufbauen und das Zitronen-Aggregat



Rauchglasscheiben schützen die Besatzung vor der starken südlichen Sonne. Transparenz ist dennoch zur Genüge geboten. Die Lackierung ist dezent aber gut zu erkennen, wuchtet man im C4 durch den Wald.

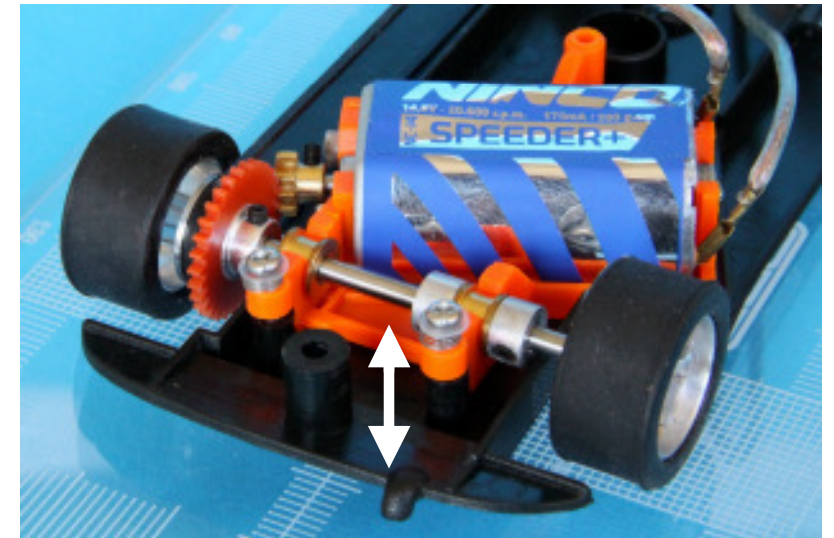
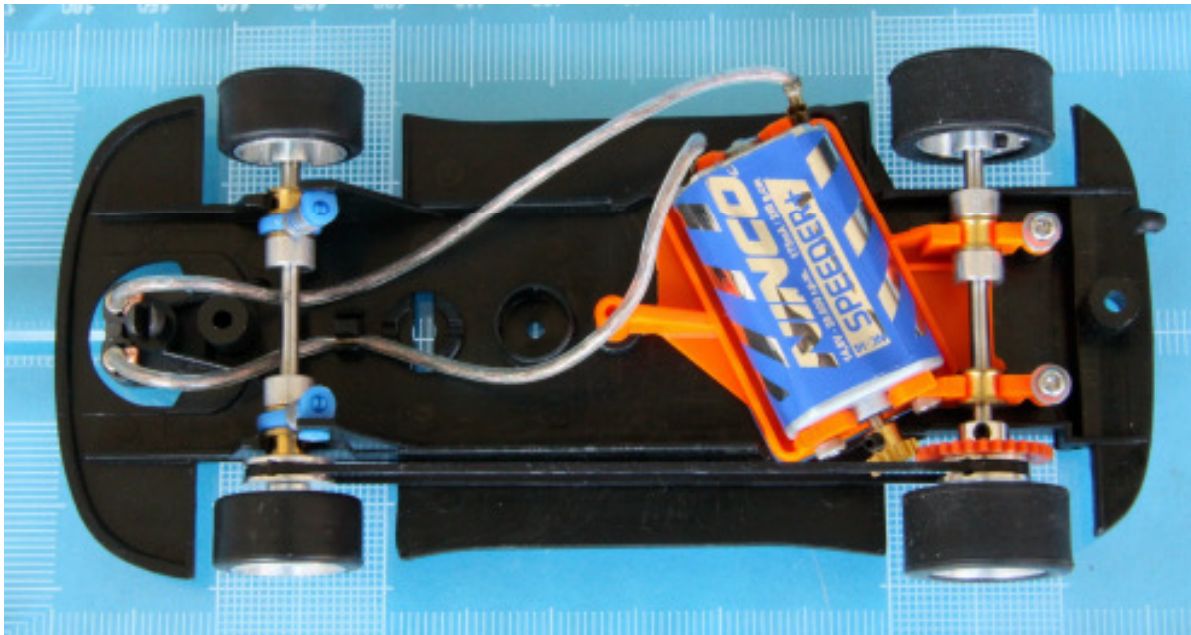
Nach anfänglichem Netzhaut Flattern freut man sich im Cockpit über die technischen Vorteile der kleinen Räder. Spurtstark zieht der C4 nach Kehren an, egal ob in der Ebene oder bei Anstiegen. Die kleineren Durchmesser beschleunigen und bremsen schneller werden als größere Räder. Die damit gewonnene Agilität zahlt sich optimal aus, addieren sich die kleinen Unterschiede bei Rallyes von Kehre zu Kehre. Je schneller die Rhythmuswechsel vollzogen werden können, desto eher ist man im Ziel. Sieg!



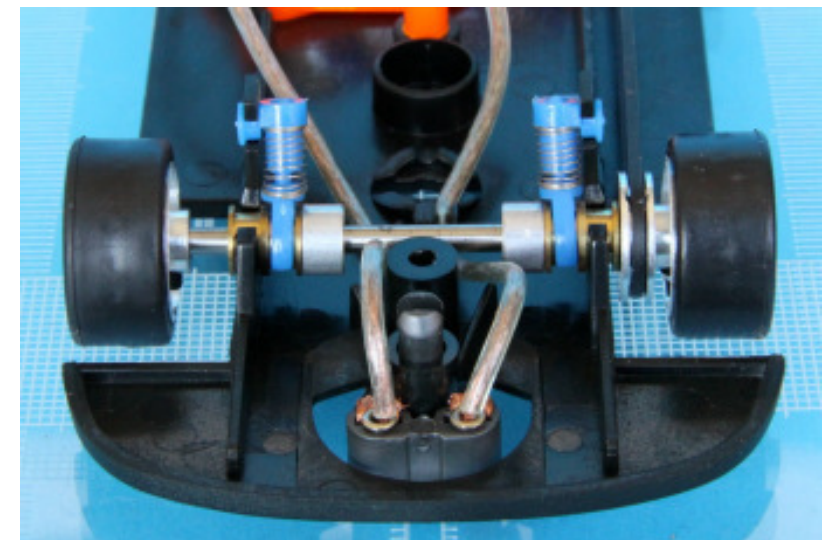
Rallye

WRC Citroen C4

Jim Hunt Magazine®



Rallye Hightech im Detail: Starker Sidewinder im orangefarbenen, gefederten, entkoppelten Antriebshalter. Stellringe sichern die Spur, zwei Federbeine nehmen Schläge vorne auf. Allrad über Riemen, der die Kraft nach vorne verteilt. In Alu gefräste Schreien führen ihn zuverlässig. Der flexible Kabelbaum ist aufgeräumt verlegt und liefert einen zuverlässigen Zündfunken. Verschraubte Alufelgen und Getriebe sind Pflicht.



Rallye

WRC Citroen C4

Jim Hunt Magazine®

nicht sauer fahren. Damit die Kraft auf alle vier Räder fließt, steht ein permanenter Allrad zur Verfügung. Über zwei Riemenscheiben aus gefrästem Alu verteilt sich der Schlupf auf alle vier Räder, selbstverständlich auch auf Alufelgen, die sich auf kalibrierten Achsen drehen. Wem eine mechanische Well lieber ist, dem sei gesagt, dass sich die Gummilösung agiler verhält: Es sind schlichtweg weniger rotierende Massen zu bewegen. Zudem besitzt man eine autonom sich

regulierendes Ausgleichsgetriebe zwischen den beiden Achsen. Der Gummi kann im Extremfall kurz durchrutschen und mehr Kraft auf die Hinterräder stemmen. Besonders in Plaspfahkurven mit starkem Grip kann dies von Vorteil sein. Das Auto bleibt auf Ideallinie und fährt sich nicht so bockig wie Antriebskonzepte mit starrer Kardanwelle. Beide C4 Achsen sind gefedert, gleichen Unebenheiten des Rallyepfades über luftgedämpfte Schraubenfederbeine aus. Kleines

Manko: statische Kunststoff Außenspiegel, die leicht abbrechen können. Aus Gummi wären sie perfekt.

Fazit: Die Zitrone von Ninco ist konkurrenzfähiges Rallyegerät mit Allrad und hochwertigen Lighting Tuningparts ab Werk. Für anspruchsvolle Privatfahrer, die erstklassiges Material zur Bestzeitenjagd einsetzen wollen.



Einstellbare Aufhängung, leistungsstarker Anglewinder im Longcan Gehäuse. Hochwertige Lightning Komponenten bei Achsen, Felgen, Lager, Getriebe. Selbstverständlich alles verschraubt, kinderleicht austauschbar. Logischerweise lässt sich sogar die Spurbreite genau justieren. Gefedertes Fahrwerk plus L-Kiel, da bleibt kein Wunsch auf der Strecke. Aus dem Allrad mit Riemenantrieb lässt sich verdammt viel Performance kitzeln, versteht man sie zu nutzen.



www.slot-store.de

Ihr Partner fürs Slotracing



- Fahrzeuge und Zubehör aller führenden Hersteller
- Schnelle und günstige Lieferung
- Service und Beratung sind bei uns selbstverständlich
- Kostenloser Pre-Order Service



sideways



BRM

Carrera

MB SLOT



Scaleauto



MRRRC

Slot-Store Slotcar Online Shop, Friedrichsstrasse 35, 52499 Baesweiler,
Fon: 02401-695454 Em@il: service@slot-store.de, web: www.slot-store.de



Aston Martin Lola, DBR9 und Ford GT

Weißabgleich

Rundstrecke

Aston Martin DBR9

Jim Hunt Magazine®

Es gibt ein paar Autos auf dem Slotmarkt, die sind anscheinend unsterblich. Selbst in der x-ten Designversion kein langweiliger Abklatsch, sondern die Anstimmungen einer bekannten Symphonie die gefällt und Freude macht. Tuner Scalextric fällt da sofort ein, ihr Ford GT40 wie

der MK II sind Autos von einem Schlag, bei dem man einfach nichts verkehrt machen kann: Erwerben, auf die Rennstrecke bringen und ungezügelter Fahrspaß erleben, egal ob mit oder ohne MTS. Und ausgerechnet die Briten haben noch so ein Eisen im Feuer. Aston Martin DBR9!

Welch Gerät. Wir kennen diesen Wagen seit seinem Bestehen. Ich bin selbst mit diesem Auto schon eine Rennserie erfolgreich gefahren und kenne daher den britischen Nobel GT1 wie meine eigene Westentasche. Mit MTS ein Burner für den Einsteiger. Ohne MTS ein Burner für den Fortgeschrittenen, der dann mit einem relativ gut abgesteckten Grenzbereich zeigen kann und muss, was er wirklich drauf hat. Dann ergeben sich selbstverständlich auch bei diesem Fahrzeug unzählige Tuningmöglichkeiten. Das Jim Hunt Magazine hat vor geraumer Zeit sogar einen Workshop diesem DBR9 gewidmet und gezeigt, wie man ihn in drei verschiedenen Tuningstufen aufbauen und fahren kann.



Rundum die Uhr glücklich: Aston Martin in der Abenddämmerung.

Dauerbrenner DBR9: Ein Auto, das sich nicht tot läuft. Für Heimkurse einer der wunderbarsten GT ab Box. Glanzvolles Highlight auch in dezentem Weiß.



WWW.SLOTITNOW.COM



Resine-Edition

ab € 100,- Versandkostenfrei (in Deutschland)

TEAM SLOT®

slot it now

Wir sind Montag bis Freitag von 11.00 bis 17.00 Uhr
für Dich da und versenden täglich!



slot it now bernd hendl · prinzregentenufer 3 · 90489 nürnberg · info@slotitnow.com

Rundstrecke

Aston Martin DBR9

Jim Hunt Magazine®

Im Jahr 2012 bringt Scalextric nun einen weiteren Exponenten der britischen Nobelflunder für die Rundstrecke. Klar eine Designversion. Aber zugleich ein Auto, über das es sich zu berichten lohnt.

Mit wenig Aufwand kann man den Wagen ohne MTS über den Kurs räubern. Länge läuft, ein kraftvoller Sidewinder unter der Haube und 12 Voltan Treibstoff in Tank: eine explosive Mischung aus Agilität und Mobilität. Dazu eine gut abrufbare Leistungskurve, die eine hervorragende Beherrschbarkeit des Autos mit sich

bringt. Möchte man den Aston auf schnellen und großzügigen Clubbahnen einsetzen, sollte man mit angemessenem Sprit fahren und bedenken, dass auch ein Serien-Slotcar irgendwann an seine physikalischen Grenzen stößt. Was auf Heimkursen nicht ins Gewicht fällt, offenbart sich am „ungeeigneter“ Einsatzort recht schnell in Kurven. Der Aston zeigt Tendenzen zum Stempeln in Kurven, auch mit gerundeten Reifenflanken und versiegelten Vorderrädern. In schnellen Kurven zeigt sich die schlanke Bauweise als Kontraproduktiv, fährt man den

Wagen schneller, als er eigentlich gedacht ist. Es kann zum Geduldspiel werden, die angemessene Bleimenge wie Positionierung im Chassis auszu-tüfteln. Entweder man wird zu schwer oder zu leicht. Aber das ist nur ein Problem auf schnellen und langen Clubbahnen, die das Heizen am absoluten Limit ermöglichen. Fährt man den Aston auf selektiven Hometracks, reichen zwei kleine Bleiplättchen vorne, jeweils seitlich unter der Vorderachse. Wer zu wenig Grip vorfinden sollte, kann noch eine dünne Lage ins hintere Magnetfach kleben. Ölservice der beweglichen



Elegante GT-Linien und zeitlos schönes Design machen vielleicht den britischen Nobelwagen zum Dauer-Brenner. Achilles-Sehne und empfindlichstes Teil ist sein Heckflügel: Schön aufpassen, sonst fliegen die Fetzen. Ansonsten ist der Aston sehr robust und unproblematisch. Auch das Abstimmen mit Blei verlangt keine großen Künste. Es sei denn, man bewegt ihn auf einer sehr schnellen Clubanlage mit PU Reifen und stärkeren Motoren. Dann ist viel Geschick und Zeitaufwand nötig, möchte man den Briten konkurrenzfähig aufbauen. Auch beim Fahren verlangt er ein hohes Maß an Fahrkönnen, da sein Chassis an die Grenzen gerät. Es ist schlicht nicht für hochgezüchtete Einsatzzwecke konzipiert. Lässt man den DBR9 im Serienzustand und fährt Rennen mit MTS raus, Blei rein und Klarlack auf die Vorderreifen ist man mit 12 Voltan Benzin gut aufgestellt: Er läuft und läuft und läuft. Richtungswechsel nimmt er gelassen, sein Grenzbereich ist wunderbar breit und durchschaubar. Ein super GT Auto!

Rundstrecke

Aston Martin DBR9

Jim Hunt Magazine®

Mechanik (Motorwelle, Achsen, Ritzel) und fast kann es losgehen: Sollte man in Kurven ein eigenartiges Schnarren hören, liegt dies am Axialspiel der Hinterachse. Lässt sie sich hin und her bewegen, sollte man ihr Spiel mit Plastik-spacern limitieren. Dann ist das leise Schnarren

In Kurven weg. Es tritt auf, wenn das Sidewinder-Ritzel in Kurven auf Zug kommt und gegen das Motorritzel drückt. Das ist kein großes Ding, aber es muss auch nicht sein. Mit geringem Aufwand kann man dies abstellen und der Aston läuft eine Spur besser als sonst. Am Testwagen hatten die

hinteren Radlager im Chassis Spiel: Raus damit und mit Modellbaukleber fixieren. Perfekt hängt der Aston Martin nun am Gas. Für maximale Auflage noch kurz die Hinterräder anschleifen, die Kanten sind ab Werk gerundet. Seine Vorderäder mit Klarlack versiegeln, schon kann die Sekundenhatz beginnen. Der ultimative Jim Hunt Geheimtipp aus dem Werkzeugkästchen: Die beiden unteren Schrauben des Cockpits lockern oder gar entfernen: Dann liegt der DBR9 im absoluten Grenzbereich noch eine Spur länger in der Ideallinie. Viel Spaß im brutalen Langstrecken GT. Auch im Dunkeln, denn er fährt mit Licht. Wer es dauerhaft möchte: Es gibt für Experten Goldcaps zum Nachrüsten. LötKolben an und nach wenigen Kniffen hat man illuminierendes Dauerlicht im Rennauto. 24 Stunden wir kommen!



Scalex hat viele schöne Gegner zum DBR9: Ford, Mercedes, Ferrari, Lamborghini und Audi. Go for it!

Rundstrecke

Lola Aston Martin LMP1

Tim Hunt Magazine®

Es sind ein paar Tage ins Land gezogen, als die mit Hochspannung erwartete LMP1 Aston Martin Lola im legendären Gulf Design zusammen mit dem im gleichen Dekor gehaltenen DBR9 aus der großen GT1 Klasse auf den Markt kam. Nun haben Aston Martin und Scalextric alle Testläufe und Renneinsätze des Werksautos abgespult und

den Wagen einem elitärem Kundenkreis von Privatteams zur Verfügung gestellt. So ist es logische Konsequenz, dass auch wir ins Cockpit so einer Kundenversion klettern und vergleichen, ob er die gleiche Leistung bringt wie das starke Gulf-Mobil. In fast schon unschuldigem Rennsportweiß rollt der LMP1 Sportprototyp an

die Startlinie. Es ist schon erstaunlich, wie anders der Wagen in dieser Farbgebung wirkt. Auf den ersten Blick erkennt man gar nicht, um welches Auto es sich genau handelt. Es wäre theoretisch alles möglich, aber der Kenner lässt sich von der Lackierung nicht beirren und findet sich sofort in der Formensprache seiner Silhouette zurecht.



Lola Aston Martin: Welche Ehe in der P1 Klasse!



ÖLWECHSEL

www.Ballistol-Shop.de



**Schiennenpflegestifte und Präzisionsöler
mit und ohne Ballistol.**

KONTAKTFREUDIG • SAUBER • SCHNELL

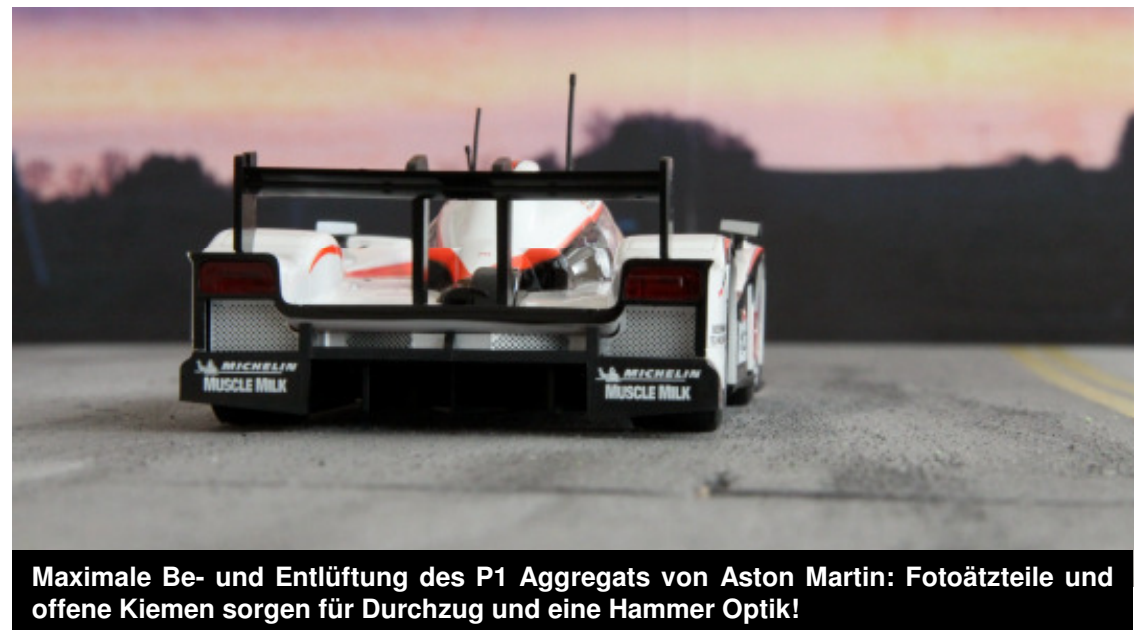
Lola Aston Martin LMP1

Jim Hunt Magazine®

Lola Aston Martin, welch Gerät! Sein geschlossenes Cockpit sieht konzeptionell aus wie bei allen großen Big Bang Dauerläufern: Ein verkleidetes Formelfahrzeug mit extrem tiefem Schwerpunkt. Die Kotflügel wachsen dem Fahrer über die Ohren hinaus, das zentrale Kuppel wie der Heckflügel überragen sie nur noch ein wenig. Der Windkanal lässt hier wenig Spielraum, diktiert er ganz klar die Formgebung dieser Langstrecken-Boliden der ganz großen Klasse. So ist es nicht verwunderlich, dass diese Gattung von Automobil sehr gutmütige Fahreigenschaften besitzt. Es geht um Dauerlauf, keinen stressigen

Sprint. Hohe Grundspped unter Dauerlast rund um die Uhr ist das Gebot jeder Rennstunde. Das Handling spielt eine entscheidende Rolle, vor allem dann, wenn der Fahrer erste Anzeichen von Ermüdung verspürt. Da muss er sich auf das Fahrwerk verlassen können. Experimente sind nicht erwünscht, weil sie den Sieg kosten. Durchhalten, durchhalten und noch mal durchhalten. Das gilt für Mann wie Maschine. So ist auch in der Kundenversion der Grenzbereich der Lola AM breit angelegt. Ohne MTS liegt der Bolide satt auf der Piste und lässt sich dabei nicht so leicht aus dem Konzept bringen. Die Motor-

leistung ist der der Werksversion ebenbürtig, was uns sehr freut. Obligatorisches Serviceprogramm vor dem Start: Öl auf die Achslager, die Motorwelle, Fett aufs Getriebe und schon kann es losgehen. Es kann nicht schaden, die Vorderreifen mit Klarlack zu versiegeln, lässt diese kleine Maßnahme keine Gelegenheit mehr zum Deslotten durch kontraproduktiven Grip an der Vorderachse. Zudem verringert sich der Rollwiderstand, was eben auch das eine oder andere Sekundenbruchteil kostet. In Addition vieler Runden, eine große Hausnummer. Ob man das Chassis mit Blei trimmt ist bei der hellen Lola



Maximale Be- und Entlüftung des P1 Aggregats von Aston Martin: Fotoätzteile und offene Kiemen sorgen für Durchzug und eine Hammer Optik!

Rundstrecke

Lola Aston Martin LMP1

Tim Hunt Magazine®

Geschmackssache. Wir haben den Wagen ohne Ballast getestet und waren mit seinem Handling zufrieden. Wer ein anderes Setup wünscht, findet trotz der knapp bemessenen Platzverhältnisse im flachen LMP1 Raumangebot für Trimmblei. Alles in allem ist die Kundenversion eine gelungene Abwechslung zum lauten Auftritt der Gulf Farben, die eigentlich zum Sieg verpflichten. Vielleicht kann man im weißen Underdog das Feld von

hinten aufrollen und unbemerkt Runde für Runde auf Podium fahren. Wie weiße Grundfarbe ist einerseits dezent, andererseits auf der Bahn sehr gut zu erkennen. Auch bei Nacht-Stints im schwachen Streulicht. Ach ja, Tuner Scalextric hat ihm logischerweise eine LED Lichtanlage vorne und hinten eingebaut. Für Dauerrennen empfehlen wir den nachträglichen Einbau eines Goldcaps, das sein Fahrlicht in Dauerlicht

verwandelt. Das ist vor allem dann von Vorteil, wenn man im Nachtrennen doch mal abfliegen sollte: So findet man sein Auto auch in Wiese und Wald. Aber soweit kommt es normalerweise nicht. Der P1 liegt ausgewogen ruhig und man muss ihn schon mit Gedankenlosigkeit bewegen, damit er von der Ideallinie abkommt. Wer derart zerstreut ist, sollte besser Mini.Cooper fahren. In der P1 Klasse überlebt man sonst nicht.

Wer möchte hier nicht Platz nehmen? Schon paradox: Im Cockpit ist verdammt eng, man sitzt unbequem hart und unbeschreiblich tief. Der Druck aus dem Motor ist brutal und lässt im Fahrersitz den Eindruck gewinnen, man steht an der Ampel und jemand fährt dir mit 60 Sachen ins Heck. Mit der Zeit gewöhnt man sich an diese Art der Rückenbehandlung. Das Fatale: Suchtpotential stellt sich ein und man möchte nie wieder aussteigen. Lola Aston Martin klingt einfach verführerisch und so gesehen kann jeder Motorsportfan verstehen, wovon die Rede ist. Zwei Traditionsfirmen, die sich mit schnellen Fortbewegungsmitteln einen Namen gemacht haben. Scalextric, ebenfalls aus England lässt das Verschmelzen dieser beiden Rennwagen-Schmieden wie ein grelles Leuchtturm-Feuer aufleuchten. Einsteigen, losfahren und Spaß haben!



Rundstrecke

Ford GT

Jim Hunt Magazine®

Scalextric einen weiteren Exponenten seiner mittlerweile großen Flotte moderner GT ins Feld. Der Ford GT folgt seinem legendären Ruf aus der Vergangenheit wie dem Nimbus, dass die Briten einen modernen und leistungsstarken Rennwagen vor zwei Jahren zum Rollout

brachten. In seiner aktuellen Ausführung in leisem Rennsportweiß gibt sich die kraftvolle US Flunder alle Mühen, die Vokabel Understatement neu zu definieren. Aufgrund definierter Muskel keine leichte Aufgabe: Flache Bugnase, breite, geschwungene Formen wie beim Klassiker aus

den späten 60ern und dazu ausladende Kiemen zur Beatmung des mächtigen Mittelmotors. Diese technisch wie optisch starken Parameter lassen klar erkennen: Hier kommt kein Leisetreter! Der obligatorische GT- Flügel residiert auf dem kurz abgeschnittenen Heck. Traktionsstark stemmt er



„Ganz in Weiß“ könnte Roy Blech über den GT singen. Die traditionelle US Flunder ballert auch in dezenter Farbe mit lautem Beben über den Track.

das US-Kraftpaket in den Boden. Breite Slicks auf der Hinterachse mobilisieren Grip, schmälere Pendants vorne lenken perfekt ein. Mit Klacklack auf ihrer Lauffläche noch besser, so verhält sich die Vorderachse im Grenzbereich absolut neutral. MTS ausbauen und das Fach mit einer Lage Blei befüllen. Schon liegt der Ford noch satter als im nackten Serienzustand.

Rundstrecke

Ford GT

Jim Hunt Magazine®

Das Aggregat leistet mit 12 Voltan Benzin sattes Drehmoment. Das Sidewinder Automatikgetriebe setzt die Kraft in durchzugsstarken Vortrieb um. Der Ford GT hängt nicht nur stramm am Gas, er verzögert auch amtlich auf einem messerscharf definierten Strich vor Kurven. Der lange Radstand hält in der Kurvenfahrt Reserven bereit. Räubert man gelassen, aber auf Zug durch den flotten

Richtungswechsel, zeigt sich der GT ruhig. Mit hoher Geschwindigkeit lässt er sich treiben ohne nervös zu reagieren. Möchte man sein Heck ausbrechen lassen, muss man das schon mit einem heftigen Lastwechsel provozieren, von dem keiner etwas hat. Show abziehen ist schön und gut, gewinnen fühlt sich besser an. Also brav und zügig auf Linie fahren, auf der Geraden vollen

Schub geben und schon rückt man dem Sieg ein kleines Stückchen näher. Optisch störend: Der GT hat hinten etwas viel Luft im Radhaus. Anscheinend haben ihn die Briten für wellige Pisten mit etwas mehr Federweg ausgestattet. Ein Umbau auf satte Optik ist möglich, verlangt allerdings Erfahrung und Geschick vom privaten Tuner, möchte er die Kiste nicht in den Sand



Mächtige Doppelrohranlage und ausgestreckte Flügel. Nötig, damit das Kraftpaket die Bodenkontrolle behält. Der Sound: Apokalypse now, Gänsehaut garantiert. Sidewinder Getriebe mit mächtig Druck!



setzen. Die Kunststoffseitenspiegel gefallen uns mittlerweile weniger. Gummiteile, wie am DBR9, wären besser. Sie können beim Lacktausch ausweichen und per Memory Modus in ihre Ausgangslage zurückfedern. Ansonsten: Gas geben und Striche malen. Alles andere ist kalter Kaffee!

Mit oder ohne Leitkiel ■■■



Hautnah dabei mit
Tim Hunt Magazine®

Zwei Briten von unterschiedlichem Schlag:

Jim Hunt Magazine®

MGB und Austin Healey...



Klassische Dreh-Momente

MGB 1964 Sebring

Jim Hunt Magazine®

Zum Jahresbeginn stellen wir Euch den MGB der Briten neu vor. Damals im roten Rallyegewand, nun kommt die Rundstreckenversion von 1964 aus Sebring. Selbstverständlich ohne unnötigen Ballast, die Stoßstangen waren das Erste, was in der Vergangenheit demontiert wurde. Eine schicke babyblaue Lackierung mit einem weißen und einem roten Parallelstreifen zieren den kleinen Briten. Sein aggressiver Vierzylinder Motor hängt bereits mit magerem 9 Voltan Spirit am Gas, die Drehorgel ist nichts für schwache

Reiter. Schlanke Reifen, aufgezogen auf schicken Drahtspeichenrädern mit eleganten Zentralverschlüssen fordern am Volant, möchte man den Hecktriebler sauber auf Zug durch die Kurven prügeln. Das Motörchen bekam von Tuner Scalex den passenden Zylinderkopf, es steht mehr als ausreichend Dampf zur Verfügung. Wer es übertreibt wird vom Klabauteermann heim gesucht und landet nach einem wilden Dreher im Aus. Das fühlt sich dann so an, als fliegt man aus der Hintertür eines englischen PUB nach zu viel

Bier und bösen Worten. Unser Testfahrer ist der Herr der Lage, kein anderer residiert entspannter im Rennsitz. Das Lenken übernimmt das Gaspedal, das Volant ist eher zum Korrigieren gedacht. Eine fulminante britische Maschine, die den echten Fahrer fordert oder schult, ist die Auslaufzone groß genug. Ein Daily Driver parExcellence, vor allem wenn man ohne MTS mit Blei unterwegs ist. Wer mit dem Kleinen richtig schnell und sauber fährt, kann es auch mit großen hubraumstarken Autos.

Kleiner bissiger Vierzylinder und schmale Reifen. Der MGB ist ein Auto für Könner, die den ungefilterten Fahrspaß klassischer Fahrzeuge lieben. Elektronisch geregelte Playstation Fahrwerke sind etwas für lasche Bubis. Das hier ist was für echte Männer.



Rundstrecke

Tipp: Jim Hunt No. 22:

MGB 1964 Sebring



Der kleine feine Brite liefert alle Vorzüge eines klassischen Rennwagens: Leicht, wendig, bissig, tief, hart, geil. Er stammt aus Zeiten, als Tommys noch schöne Autos bauen. Scalextric hält diese Tradition hoch und wir sind mehr als froh darüber. Go to Sebring!

Jim Hunt Magazine®

Rundstrecke

Austin Healey

Jim Hunt Magazine®



Austin Healey, ebenfalls ein Brite, der wie der MGB sowohl auf der Rundstrecke, aber auch auf Rallyes sein Unwesen trieb. Er bekam den Spitznamen „Das Schwein“. Das ist kein Wunder, hört man sich den Sound an, wenn der mächtige Sechszylinder bei Rallyes durch den Wald fräst. Mittlerweile ist der Healey ein wunderschöner Klassiker, den man auf Oldieveranstaltungen in vielen Versionen bestaunen kann, wenn auch sein Anschaffungswert kein Sonderangebot ist.

Und es gibt immer wieder Zeitgeister, die den uralten Austin mannhaft bewegen und ihn richtig fliegen lassen. Solche Situationen sind heute seltener geworden, aber wir waren dabei am Puls des Sechszylinders und haben ihn auf einem Sprunghügel im Flug erwischt. Verbindlichen Dank an den bayerischen Gentlemen Driver, der uns unter südlicher Sonne diese tolle Darbietung zu Gemüte geführt hat! Ninco legt endlich wieder einen seiner absoluten Klassiker neu auf. Eine



Wunderbar: Speichenräder, Zentralflügelschrauben, dezentes Chrom.



Rundstrecke

Austin Healey

Jim Hunt Magazine®

Rote Rundstreckenversion, die es in sich hat. Ein potenter Sechszylinder im Loncan Gehäuse stemmt 280 gcm auf die Hinterachse der

klassischen Reifen mit Speichenrädern. Ohne MTS reichen 9 Voltan, um den Briten auf der Rundstrecke per Lastwechsel elegant um enge Kurven zu wuchten. Fällt die Strecke eher großzügig aus, können ruhig 10-11 Voltan getankt werden, allerdings sollte das Gas angemessen geregelt werden können, damit die Kraft ab niedrigen Drehzahlen auf die Piste kommt. Sonst drehen die Reifen gerne durch, was kontraproduktiv ist. Die feuerrote Lackierung zusammen mit schwarzen Speichenrädern, Seitenwangen der Karosserie und zwei dezenten Parallelstreifen schmeicheln der Netzhaut. Ein wunderschön inszenierter Klassiker von Ninco! Ab damit auf die schöne Natur-Rennstrecke und logischerweise ohne MTS Haftverstärker. Tsts!



Yeah, Baby! Ein Austin Healey im Sturzflug



Wie eine grunzende Sau pflügten Healeys über die Strecken, was ihnen diesen Spitznamen einbrachte.



Klassisch elegant und sehr sportlich geht es im Holy Healey um den Kurs.



Jim Hunt Fachvokabeln

MTS = Magnetic Traction System

(Einsteigerfahrhilfe, die über Gauss-Kräfte den Fahrspaß in Kurven verhindert)

L-Kiel = Leitkiel

Doppelzündung = Doppelte Schleiferwicklung am L-Kiel für mehr Kontakt

Zündanlage = Kabelverlegung im Chassis

Voltan Sprit = Energieklasse 9V, 12V usw.

Tuner = Fahrzeugschmiede/Hersteller

Ideallinie = Slot

Zapfsäule = Transformator, Stromquelle

C-, S-, N- Kurs oder Bahn =
C- Carrera S-Scalextric/SCX N- Ninco

Impressum

Jim Hunt Magazine®

Jürgen Kellner

Achthaler Str. 31

83075 Bad Feilnbach/Au

Tel. 08064-905821

redaktion@jim-hunt-magazin.de

www.jim-hunt-magazine.de

USt.IdNr.: DE258816729

Herausgeber: Jürgen Kellner

Freie Mitarbeiter: Berni Kühne, Stefan Roess, Bernd Slotman, Georg Nordschleife, Marcus Michel, Jürgen Carstens

Jim Hunt Magazine – for slotcar use only ist eine eingetragene und rechtlich geschützte Marke. Alle Rechte für Bilder, Texte und sämtliche Inhalte in Jim Hunt Magazine sowie auf unserer Website www.jim-hunt-magazine.de liegen beim Herausgeber. Die Weiterverwendung, auch auszugsweise, ist nur mit ausdrücklicher, schriftlicher Genehmigung durch den Verlag Jim Hunt Magazine gestattet. Dies gilt insbesondere bei gewerblicher Nutzung unseres Onlineangebots. Zur privaten Nutzung darf Jim Hunt Magazine ausgedruckt werden.

Eine neue Fahrmaschine für die harte Gangart steht an: Chevy Camaro – Synonym für die frühen Ponycar Kriege gegen Ford Mustang. Wie hart ist das Männerauto heute am Limit?



Jim Hunt Magazine®

„YOU NEED BALLS!“

Chevrolet Camaro

Rundstrecke

Chevrolet Camaro

Tim Hunt Magazine®

Der aktuelle Camaro im schicken blauen Sunoco Renn dress... war der nicht erst kürzlich am Start? Klar, von Ninco One. Nun kommt Scalextric in die Gänge und zeigt den blauen Kameraden in Heavy Duty Ausführung: Die robuste Bauweise richtet sich an wilde Heizer der Rennbahn wie

gleichermaßen an Kids, die das Material übel schinden werden. Form follows function, daher hat der mächtig und massiv wirkende Camaro kein Innenleben in Form eines Cockpits. Seine Scheiben sind maximal abgedunkelt und zugleich ein robuster Stützpfeiler des Karosseriedesigns.

Ein Auto mit harten Nehmerqualitäten. Leute mit begrenztem Teambudget finden in dieser Wagen-Gattung der Engländer mittlerweile ein sehr gediegenes Startfeld: Porsche GT3R, Audi R8 GT, den Ferrari 430GT, Lamborghini Murcielago GT und Bugatti Veyron fallen spontan ein.



Der Camaro der neuen Generation versteht keinen Spaß, wenn er böse in den Rückspiegel der anderen blickt: Aggressiv verkündet er Unheil. Lläuft sein V8 in vollen Tönen: Gänsehaut ist garantiert. Dampf in allen Gassen mit bleifreien 12 bis 14 Voltan Texas Lightning im Tank. Schwarzes Gold: Breite Slicks auf 20 Zöllern füllen die Radhäuser mit sattem Grip.

Rundstrecke

Chevrolet Camaro

Tim Hunt Magazine®

diese Wagen gibt es in dieser Bauweise und wer taktisch ein wenig weiter denkt, findet in genau diesem Konzept das ideale Einsteigergerät wie Gästeanauto. Wer noch weiter denkt ermittelt mit diesen Rennwagen den besten Fahrer in einer

einsteiger- wie budgetfreundlichen Rennserie, die unter dem gleichen Parameter „einfaches Material“ nicht weniger Spaß bringt als eine hochtechnische Serie, die zugleich mehr Aufwand beim Kauf und Aufbereitung der Wagen bein-

haltet. Wir haben mal den Audi R8 in beiden Versionen getestet und waren von der Leistungsfähigkeit auch des Einfachen positiv überrascht. Nun gibt es großes US-Eisen für harte Jungs oder jene, die das sein wollen. Ein Auto für echte



Gelbe Akzente über den Radhäusern bringen etwas Dynamik ans kantige Kleid des Chevy. Ab Standgas spielt er mit seinen Muskeln und lässt klar erkennen, dass er Dampf unter der Haube hat. Rabiater Fahrer schätzen seine solide Buglippe: sie steckt frontale Abflüge wie das Anchieben von Verkehrshindernissen weg, ist sie mit dem Hauptrahmen fest verbunden. Daher auch auch für digitales Chiptuning! Schnelles Cornering? Länge läuft, Druck und Grip sind perfekt aufeinander abgestimmt. Das durchzugsstarke Sidewinder Automatik Getriebe schaltet butterweich und katapultiert den US-Boy von Null auf Vollgas in wenigen Sekunden.

Rundstrecke

Chevrolet Camaro

Tim Hunt Magazine®

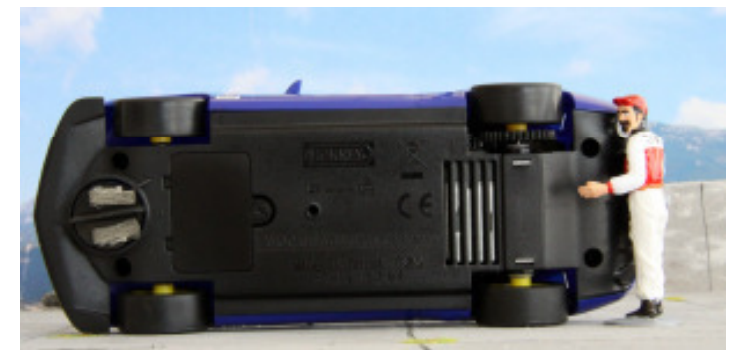
Macker, die stets eine dicke Spur hinlegen müssen, weil es nicht anders geht. Aggressiver Blick an der Front, maskulin ausgestellte Kotflügel und eine markante Hutze auf der Haube. Hier ist sofort klar, wer im Ring den Ton angibt. Der Camaro fällt nicht nur wegen seiner üppigen Ausmaße sofort ins Auge. Das blau gelbe Design von Sunoco ist legendär, seit Mark Donohue im alten Chevy damals in genau dieser Lackierung die US-Rennszene aufmischte. Die Farbkombination wie das Design sind seither

genauso markant wie die Gulf Farben oder das Auf dem europäischen Kontinent sehr bekannte Jägermeister Orange. Große Aluspeichenräder im 20 Zoll Format sind typisch für Ami-Kutschen. Am Camaro wurden sie farblich perfekt passend in Gelb lackiert. Der Blick auf ihr Tiefbett verdeutlicht die üppige Dimension auch in der Breite der Slicks. Nincos schwarzes Gold begeistert mit sehr gutem Allroundgrip auf allen Pflaster-Kursen. Das kraftvolle Auftreten steht auf der einen Seite, der höhere Schwerpunkt auf

einer anderen. Wer mit dem Kamerad im Grenzbereich Probleme hat, packt Trimmblei in die seitlichen Bereiche des Chassis. Schon ist Ruhe im Karton. Durch seinen langen Radstand gewinnt der US-Boy satten Geradeauslauf und gutmütiges Handling in schnellen Kurven, auch dann, wenn das Heck kommt. Das Sidewinder-Getriebe mobilisiert schnell Druck auf die Hinterachse, der den Wagen auf Zug hält oder aus überzogenen Drifts wuchtet. Das seitliche Spiel der Hinterachse gleichen wir mit kleinen Plastik-spacer aus: das Getriebe schnurrt!

Fazit:

Der Chevy Camaro von Scalextric ist ein US Bolide mit Nehmerqualitäten für Fahrer, die rustikal drauf halten wie für Einsteiger, die noch in der Lernphase sind. Ein solides Auto zum absolut versöhnlichen Budget.



Ausgewogene Laufkultur: Sidewinder Getriebe, V8 vor der Hinterachse und langer Radstand

www.rennbahnhaus.de



© Jim Hunt Magazine 2010

Das Rennbahnhaus in Stuttgart

1:24 1:28 1:32

Hohenloher Str. 60 70435 Stuttgart
Telefon: 0711/8706242 Telefax: 0711/8706259
info@rennbahnhaus.de



Bei uns in Deutschland

C6R „Fette Vette, wetten?“



Jim Hunt Magazine®

**FROM DUSK
TILL DAWN**

Rundstrecke

Corvette C6R



Jim Hunt Magazine®

Die Corvette ist Synonym für US Sportwagen. Das brutale Flaggschiff von Chevrolet prägte ganze Generationen, ihr kraftvolles Wummern blieb keinem Gehörgang, der Ambitionen zum Motorsport hatte, fremd. Die neuste Generation des Großkonzerns: C6R. Weltweit fährt sie heute Rennen, auch hierzulande duelliert sich das US-Eisen mit Audi R8, Lamborghini Gallardo, Mercedes SLS, BMW 6er und und und. Auch im Slotcar-Rennzirkus ist die Corvette eine feste Größe, egal ob Klassiker oder Neuzeitbolide: Chevrolets Bollwerk ist immer dabei. Nach der C5 von Fly in den späten Neunzigern folgte die C6. Tuner wie SCX, Carrera und NSR sprangen auf den Vollgaszug auf. Scalextric baut nun die

aktuelle Racing-Vette, die sich gewaschen hat. Zuverlässige Qualität mit LED Licht ab Werk, gelungene Balance und starke Slicks für sämtliche Plaspalt-Qualitäten. Unter ihrem dicken schwarzen Strich findet der Rennfahrer ein souveränes Fahrverhalten, perfekt aufgestellt für heimische Rennveranstaltungen bis nah an den Rand der Legalität: Tief geduckt kauert das Chevy Monster auf der Piste. Vorne die flache Schnauze, hinten das kurz abgeschnittene Heck mit den typischen vier Rundleuchten, die mit den Jahren zu abgerundeten Vierecken mutierten. In Tiefen des Sidewinder Motorblocks werden nach der physikalischen Verbrennung 12 Voltan starken Rennsprits dynamische Urgewalten frei. Aus

den Seitenschwellern brüllt die duale Abgasanlage, die jene gewaltigen Explosionen mit der Schwere eines apokalyptischen Konzerts nach außen befördert: Renn-Corvetten sind keine Leisetreter, sondern echte Männer-Autos, die das auch nach außen repräsentieren. Ein obligatorischer Heckflügel presst die Hinterachse in den Teer und ist Garant für Anpressdruck. Der Unterboden mündet in einem Heckdiffusor, der den Ground Effekt unterstützt. Das MTS werfen wir aus dem Auto, eine Fahrhilfe für Büromenschen geht in der männlichen Fahrmaschine gar nicht! Ausgeklipst und an gleicher Stelle eine identisch große Lage Blei einkleben. Die Slicks haften von Haus aus gut, leichtes Anschleifen steigert ihre



Aggressive Schlangenaugen fast wie bei der Viper und ein breites, gefräßiges Maul verkünden Unheil: Entweder bist Du schneller oder mach einfach Platz!

Corvette C6R



Jim Hunt Magazine®

Auflagefläche für volle Leistung. Gerundete Kanten gegen Stempeln in Kurven gibt's ab Werk. Wir spendieren den Reifen vorne Klarlack. Ohne Grip an der Vorderachse geht's kultiviert bis räuberisch durch alle Radien. Die axiale Spiel der Hinterachse schalten wir mit Plastikdistanzen ab. Unbeeindruckt von den äußeren Gegebenheiten liegt nun die C6R auf Ideallinie. Das Side-winder-Getriebe feuert durchzugsstark Motorleistung auf die Hinterachse.

Drifts oder Korrekturen der Fahrlinie können über das Gaspedal vorgenommen werden. Es steht genug Schubkraft an. Der Klang für die Ohren ist genau so, wie man ihn sich in einem amerikanischen Sportwagen wünscht. Potent, knackig und ungemein großzügig zur Gänsehaut! Leute des Quergangs kommt die integrierte Bauweise des Heckflügels stark entgegen. Er fügt sich in die Karosserielinien ein und bandelt daher selten mit der Bande an. Durch seine flache Bauweise

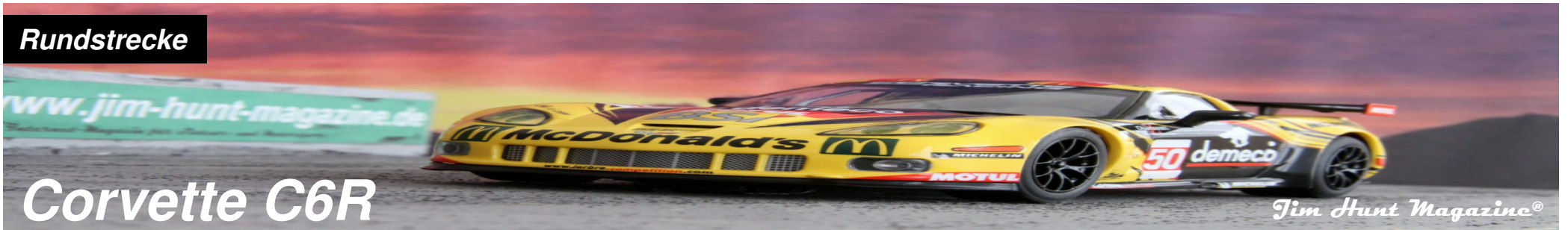
kommen bei Überschlagen kaum Hebelkräfte auf seine beiden Steher: der Flügel hält. Nur schade, dass die Seitenspiegel nicht aus flexiblem Gummi sind. Scalextric bietet ab Werk eine komplette LED Lichtanlage: Rennen from dusk till dawn sind lässig möglich. Mit der Vette kann man den Highway to hell and back from black abspulen, vorausgesetzt man hat vorher einen großen Cup Night and Day Bohnen in Hot Water getankt. Die neue C6R der Briten ist im vorliegenden Setup



Bulliger Auftritt: Flachmann mit weit ausgestellten Backen, Kühlöffnungen und obligatorischem Flügel für Abtrieb an der Hinterachse. Die C6R von Scalex verspricht optisch, was sie technisch hält. Eine mächtig scharfe Waffe für den Highway to hell and back from black. Sie liegt sie wie das sprichwörtliche Brett und blendet in Kurven durch ihren breiten Grenzbereich die Physik für kurze Zeit aus.

Rundstrecke

Corvette C6R



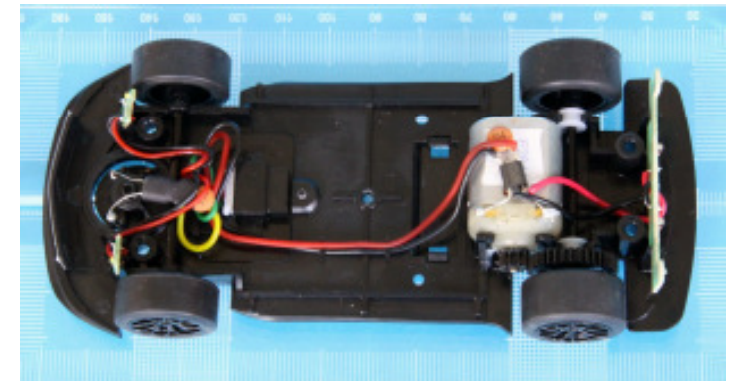
Dauerläufer wie Rundum-Sorglos Paket in einer sehr gelungenen Optik. Larbre Competition weiß, wie man in der GT2 kompromisslos auf- und antritt. Wunderschön, dass Scalex derart viele

verschiedene GT im eigenen Repertoire hat. Ein Garant für große und bunte Startfelder. Zudem eine Offerte für budgetfreundliche Rennklassen, die genauso viel Spaß machen.

Fazit: *Scalex C6R ist eine ansprechende, kraftvolle Fahrmaschine mit richtig viel Bums unter ihrer Haube: ausgezeichnete Fahreigenschaften dank gelungener Balance und kraftvollem Sidewinder-Getriebe. Eine konkurrenzfähige GT2 Langstrecken-Flunder, die im Morgengrauen ihre Gegner frühstückt.*



Diese Vette fährt Dich in den Sonnenuntergang und ins Morgengrauen, in die Hölle und wieder zurück in den Himmel. Glückseligkeit mit kraftvollen V8 Blubbern der Extraklasse stellt sich ein.



Ausgewogene Balance, LED und Sidewinder Druck!



www.sora.de

Wir fertigen Slotcar-Vitrinen für

1:24 1:32 1:43

Maßanfertigung auf Wunsch möglich!

Die Vitrinenmacher

© 2010 www.jfm-hunt-magazine.de



1:32 Slotcar-Tower Art.: 14100

GHETTO SUPERSTAR



Charged up!

D o d g e C h a r g e r H o t R o d

Jim Hunt Magazine®

Viertelmeile

Hot Rod Charger

Jim Hunt Magazine®

Mit Hot Rod Charger könnte man meinen es geht um eine Frischzellenkur für Sänger Rod Stewart, weil ihm unzählige Weibergeschichten seit den 80ern zu schaffen machten. Aber was kümmern uns Rod und seine ewigen Geschichten. Es geht

hierbei um eine ganz andere, heißere Röhre: Starkes Blech mit eingepflanzten Hot Rod Genen. Der Dodge Charger ist an sich schon ein brutales Eisen. Überdimensional groß gebaut, überdimensional groß bedüst, überdimensional durstig.

Um beim Cruisen auf der Viertelmeile eine noch bessere Figur zu machen, gab und gibt es unzählige Tuningstufen und Experimente, wie man der stramm wummernden Karre mehr Power aus ihren Kubik Inches lockt. Scalextric hat



Kids in America: Viertelmeilen-Rennen liegen nach wie vor stark im Trend.

Viertelmeile

Hot Rod Charger

Jim Hunt Magazine®



sich dem anmutenden Gefährt zugewendet und martialisch an der Leistungskurve gedreht. Als Ergebnis der schieren Leistungsexplosion wächst aus der Motorhaube eine Ansaugvorrichtung, die das Blickfeld klar einschränkt. Potential durch noch mehr Potenz, die durch ihre optische Präsenz die Sicht auf den langsamen Straßenverkehr rechts aus Fahrersicht versperrt. Wie gerne würde ich mit dem Vehikel zum TÜV fahren: Offene Mäuler bestaunen und sobald der Charger seine Kiemen aufreist, die Nieten der Blechhalle lockern! Natürlich ohne Werkzeug: Motor an, einmal die sinnfreie ASU machen, das reicht um dem Obdach aufzumischen. Wir sind uns nicht ganz klar, wie viel Horsepower im Scalex Sidewinder Aggregat steckt. Aber die Maxime „Hubraum statt Wohnraum“ wird bei dem Verkehrsmittel Charger sonnenklar definiert.



Zugunsten physikalisch einwandfreien Motortunings wuchs das wilde Aggregat gen Himmel. Die mächtige Ansaugvorrichtung mit drei dicken Klappen holt sich Luft für die Brennräume. Stylish verchromt versteht sich von selbst. Ich liebe dieses Ansaugeräusch und den Druck an der Hinterachse. Dass ich keine Passanten rechts sehen kann ist mir egal. Auf der Viertelmeile geht eh keiner spazieren. Und falls doch, jage ich ihn mit dem brutalen Lärm meiner Kubik Inches in die Flucht.

Viertelmeile

Hot Rod Charger

Jim Hunt Magazine®

Wer den Charger ernsthaft im Straßenverkehr der BRD bewegen möchte, kommt ums Cruisen nicht herum. Schon alleine wegen der klar abgesteckten Budget Situation. Einmal richtig Gas geben und die Euros verlassen im hohen zweistelligen Bereich die Auspuffrohre. Im Klartext: Mehrere Burnouts pro Abend und die Urlaubskasse ist leer. Rationale Vernunft ist beim Fahren so einer dicken Karre eine im Wortschatz fehlende Vokabel. Es geht um Spaß haben. Grenzenloser Hedonismus auf jeder Beschleunigungsspur. Tritt man stramm aufs Bodenblech, elektrisieren Vibrationen die Crew im Cockpit.

Stark aufgebohrtes V8 Wummern entschädigt das emotionale Zentrum im Gehirn mit einer tiefenpsychologischen Zufriedenheit, wie sie PS Junkies brauchen. Perfekte Schauplätze für so ein Gefährt sind: Diner, Drive In und ganz klar: Der illegale Drag Strip. Purer Fahrspaß durch physikalisch unentfesselte Verbrennung. Kurven braucht man nicht. Die geradlinige Mission von Ampel zu Ampel kommt einem Raketenstart gleich. Das Erleben von Null auf Volldampf katapultiert den Adrenalinpegel in den dunkelroten Bereich. Go for it, Dudes! Nebenbei: Durch den großzügigen Konsum von Erdensaft sponsort

man u.a. Griechenland: Gasgeben mit stark sozialem Hintergrund. Dafür gibt's sicher bald eine Prämie von der EU. Oder gar einen Tank-Rettungsschirm? Einhundert Gallonen Erdensaft pro Monat wären perfekt! Steuerfrei versteht sich.

Fazit:

Dieser Styler vor dem Herren erobert die Viertelmeile. Ein Charger, der noch nie so potent aufgeladen wurde wie von Scalextric. Sein edler Look machen ihn in der Szene salonfähig. Snoop Dog fährt bestimmt einen.

Fette Beats aus dem Ghetto Blaster untermalen das Sprayen. Mit dem V8 lässt sich die Wandfarbe blitztrocknen. Motor an, Gas geben und der Abgasdruck schafft tolle Farbeffekte bei den frischen Graffitiis, Yo Baby!



Edler Lack, dezente Streifen und stylisches Chrom

BATMAN forever

The TUMBLER

Remakes bewährter Formate aus unseren Kindertagen flimmert über die Leinwand. Es gibt so gut wie keinen bewährten Kassenschlager von damals, den Filmemacher nicht für sich neu entdeckt haben. „Batman forever!“ dachten sich die Macher von Scalextric, die mittlerweile eine reichhaltig bestückte Filmkiste voller Fahrzeuge aus den Traumfabriken unserer Erde auf Ideallinie gebracht haben. Nun ist Batman dran und mit einem richtig wilden Gefährt geht es rund um den Kurs. Martialischer geht es kaum, betrachtet man das futuristische Gefährt der Kultfigur im schwarzen Dress. Schon vor einigen Jahren versuchte sich Carrera am Batman Mobil und das schwarze Gefährt mit Flügeln war nur über die Partnerkette Idee& Spiel zu haben. Aber das ist bereits Geschichte und nun widmen wir uns dem neuen 2012er Gefährt, dem TUMBLER:

Ein Fahrtstest unter motorsportlichen Bedingungen macht hier absolut keinen Sinn, Diskussionen über das Handling im Grenzbereich sind ebenso überflüssig, gibt es für diese einmalig inszenierte Fahrzeugklasse keine Vergleichsgröße. Es darf angenommen werden, dass man sich hier auf ein jugendliches Publikum setzt, dass den vorher angesehenen Film auf der Slotbahn irgendwie nachempfinden will. Es mag sicherlich auch einige erwachsene Fans geben, die sich dem Flattermann ganz und gar verschrieben haben. Daher zeigen wir den exotischen und einmaligen TUMBLER für interessierte Cineasten, die zu Hause eine Slotbahn ihr eigen nennen.





Dreieinhalb Jahrzehnte Erfolgsgeschichte....

Jim Hunt Magazine®

35 Jahre GTI

Rundstrecke

Golf GTI 35

Jim Hunt Magazine®

Der Golf ist Erfolgsmodell, Rekordschlager, Biedermann und Brandstifter in einem. Das Auto der Deutschen: In silbergrau das Auto eines Finanzbuchhalters, in Rot das Familienauto, in Schwarz das Auto für BWL- und Jura- Studenten mit Papas Budget im Hintergrund. Aber der Golf

hat auch ganz andere Seiten. Seit die Welt damals Ende der Siebziger den GTI präsentiert bekam, steht sie Kopf. Ein Biedermann, der plötzlich Brände stiftet. Mancher Großbrand entstand unter mancher Kopfhaut, als der böse Golf plötzlich Leistungsträger im BMW oder Mercedes

in Verlegenheit brachte. Die Bosch Motorsteuerung machte den GTI zur bissigen Fahrmaschine. Viele Tuner sprangen auf, entwickelten wilde Konzepte. Was jährlich am Wörthersee abgeht: Subkultur und Universum für alle, die sich dem Golf auf immer und ewig verschrieben haben. Kein Auto wird so verehrt, hat den Bekanntheitsgrad des kompakten, kantigen Wolfsburgers. Er löste in den 70ern den runden Käfer ab, pulverisierte seine Verkaufszahlen in neu abgesteckte Rekordhöhen. Bis heute ist der Gold das beliebteste Auto in Deutschland. Alles eine Frage der Ausbaustufe: Der GTI war in den 80ern das Auto Halbstarker mit etwas Budget. Viele schöne und weniger schöne Tuningkonzepte haben ihn schöner, aber oft grausam verunstaltet. Mittlerweile ist der Golf GTI ein sehr erwachsenes Auto geworden, sein Einstandpreis ist längst nichts



Spurverbreitert, mit Heckflügel und Diffusor. Das hält den starken Carrera Golf GTI 35 am Boden.

Rundstrecke

Golf GTI 35

Jim Hunt Magazine®

mehr für Halbstärke mit etwas Budget. Er kostet richtig Geld und bietet Fahrleistungen, die richtig viel Spaß versprechen. Seit Ferdinand Piech die PS Jünger im Golf wieder entdeckt hat, engagiert sich VW wieder mehr denn je im Motorsport. Ein positives Zeichen, das sowohl der Marke als auch seinen vielen Fans gut steht. Daher ist es mehr

Als klar geworden: Zu seinem 35ten Jubiläum fährt ein Renn-GTI in stark verbreiteter Version auf der Nordschleife und geht die 24 Stunden an. An dem Ort haben schon in den 70ern erstarkte Renn GTI für Furore gesorgt. Carrera hat den Golf GTI VI auf Ideallinie gebracht. Hier das beachtenswerte sportliche Evolution Ergebnis:



Für kompromisslose Sportlichkeit hat der Renn-GTI hat eine stark verbreiterte Spur, ausgestellte Radhäuser, Flügel, Flaps und einen Diffusor. Liegt satt!





Erweiterte Suche »

Kategorien

- DIGITAL 132 (490)
- DIGITAL 124 (340)
- EVOLUTION (784)
- EXCLUSIV (407)
- PROX (133)
- GO!!! (316)
- DIGITAL 143 (51)
- PROFI (59)
- STRAX (14)
- Pull&Speed (14)

Schnellkauf

Bitte Artikelnummer eingeben

Mehr über...

- Versandkosten
- Unsere AGB's
- Impressum
- Kontakt

Neue Artikel

myRacer.de - Ihr Spezialist für Carrera Autorennbahnen

Herzlich Willkommen **Gast!** Möchten Sie sich [anmelden](#)? Oder wollen Sie ein [Kundenkonto](#) erstellen?



Versandkostenfrei ab 100,-EUR!



Ersatzteilservice!



Fahrzeugtausch bei Startsets möglich!



Vormerkerservice!



D124/132 optional auch mit WIRELESS!

Carrera Gesamtkatalog
2008



030120 - 3,99 EUR



26732 - 19,99 EUR



30342 - 54,99 EUR



30346 - 65,99 EUR

**hier wird man absolut
unverbindlich über
Neuheiten informiert !**

**hier sind alle von
Carrera lieferbaren
Ersatzteile auf Lager
und es gibt eine
super komfortable
Suche !**

hier wird nur verkauft was auch auf Lager ist !

myRacer.de Dipl.-Ing. E. Schüll
Stockbornstr. 17 - 57223 Kreuztal
info@myRacer.de

Warenkorb

1 x Carrera Digi...
inkl. UST 19%: 10,54
Summe 65,99
exkl. Versandkosten

Willkommen

eMail-Adresse:

Anmelden

Bestseller

- Carrera Einzelrandstreifen
0,00 EUR
incl. 19 % UST
exkl. Versandkosten
- Carrera Einzelschiene
0,00 EUR
incl. 19 % UST
exkl. Versandkosten
- Carrera Außenrandstreifen Kurve
1/60° rot/weiss, 3 Stück
12,99 EUR
incl. 19 % UST
exkl. Versandkosten
- Carrera Standardgeraden, 4
Stück
24,99 EUR
incl. 19 % UST
exkl. Versandkosten



Too fast to think about speed...

LOLA T222

CanAm 1971

Rundstrecke

Lola T222 CanAm

Jim Hunt Magazine®

Die CanAm war die bisher brutalste Automobil Motorsport Rennveranstaltung auf unserem Planeten. Das Reglement erlaubte alles erlaubt, was technisch möglich war. Wahnsinnige Konstruktionen wie die von Chaparral erregten Aufsehen. Die anderen folgen streng dem Credo: Viel Hubraum immer durch noch mehr Hubraum ersetzen. Sieben Liter waren keine Seltenheit in den Prototypen jener Tage. Weltbekannte Fahrer aus Europa entdecken diese wilde Rennserie für sich. Der Nimbus, die brutalsten Autos der Welt im Rennen zu haben, zog Fahrer wie endlos viele

Zuschauer an. Ein Gravitationsfeld aus Benzin, Hubraum, Radau und einer Speed Orgie mit extrem breiten Reifen und den eben schon zitierten wilden Maschinen. Als Porsche einstieg und seine 917/30 mit starken Turbos an den Start brachte, war für alle andere der Ofen aus.

Lange Jahre zuvor dominierte Bruce McLaren mit Dan Gurney auf ihren orangefarbenen Rennern das Geschehen. Aber auch starke Lolas ließen aufhorchen und kein geringerer als Sir Jacky Steward fuhr diese Wagen. Tuner Carrera hat sich dem Thema CanAm gewidmet und legt nach



Die ultraflache Lola T222 liegt satt auf der Strecke. Extrem breite Reifen schieben mit ordentlichem Grip an und halten das Gefährt auf Kurs. Ein Heckflügel sorgt für nötigen Anpressdruck an der Hinterachse. Offen sitzt der mutige Pilot im Frischluft-Cockpit und ist trotz der Speed Orgie klar Herr der Lage.

Rundstrecke



Lola T222 CanAm

Jim Hunt Magazine®

dem wilden Porsche 917/30, dem McLaren (Jim Hunt Mag berichtete) nun auch der Lola T222 auf. Welch starkes und flaches Eisen vor dem Herren! Maßkruggroße Ansaugtrichter bürgen für Kraft in allen Drehzahlen. Ohrstöpsel einlegen, Helm aufziehen und schon kann es los gehen! Let the good times roll. Wer einen Eindruck über

CanAm gewinnen will, dem empfehlen wir den Film „The Speed Odyssey“. Er führt durch alle Jahre mit authentischem Sound und tollen historischen Aufnahmen. Der Wahwitz daran: Es wurde oft auf abgesperrten öffentlichen Straßen gefahren. Die Zuschauer saßen am Wegrand und genossen hautnah die monströse PS Show...



Mit Vollgas über die Kuppe: Die Lola lässt das Adrenalin in den Adern kochen. Es bleibt keine Zeit zum Nachdenken. Am Limit ist die Luft viel zu dünn. Aus beiden Heckflöten tobt ein explosiver Orkan.



Bei uns fährt der Leser mit!



© 2012 *Jim Hunt Magazine*®

Jim Hunt Magazine®

Rückspiegel

Ferrari 458 Italia GT2



Jim Hunt Magazine®

Rückspiegel



Jim Hunt Magazine®



Ferrari 458 GT2 von Risi. Ein wunderschön gemachter GT, bei dem sich Carrera mächtig ins Zeug gelegt hat. Wunderbare Formensprache, aufregend schöne Felgen und satte Farben. Der Rote ist in Digital 132 wie analog in Evolution zu haben. Letzterer ohne LED Beleuchtung. Auf der Strecke kommt südliches Rennsportflair auf, das Kopfkino läuft.



Audi R8 GT



Rückspiegel



Beide ersten R8 haben wir zur Premiere vorgestellt. Hier eine Designversion, die sich sehen lassen kann. Edel gemacht und toll auf der Bahn in Digital 132 wie als analoges Evolution Rennauto.



Bahnvorstellung



Nach Jahren die Leidenschaft neu entdeckt: Bahnbau mit viel Liebe zum Detail und Fahrzeugtuning sind seitdem Programm:

Manfred Krämers ganz private Naturrennstrecke.

N
a
t
u
r
r
e
n
n
s
t
r
e
c
k
e

Tracktest

Bahnvorstellung

Tim Hunt Magazine®

Wie viele Jungs die in den 70ern aufgewachsen sind, bekam auch ich irgendwann eine Carrera Universal zu Weihnachten geschenkt. Die anfängliche Freude war riesig, nach einiger Zeit stellte sich jedoch eine gewisse Langeweile ein. Dies lag zum einen an der Teppichrutscherei, die irgendwie doch unbequem ist und zum anderen, dass die Fahrzeuge ohne Pflege irgendwann nur noch unbefriedigend zu fahren waren. Es mussten etwa 30 Jahre vergehen, bis mein ältester Sohn im Alter von 5 Jahren eine Carrera Evolution von meinen Schwiegereltern geschenkt bekam. Und da war sie, die Erinnerung an meine Kindheit und das Interesse an einem möglichen,

neuen Hobby. Zuerst bauten wir die Bahn im Wohnzimmer, einige Tage später dann im Kinderzimmer auf. Durch das Internet fanden sich dann zusätzliche Schienen, andere Fahrzeuge und sogar Tuning Zubehör. Leider war aber auch das Interesse meines Sohnes nicht von langer Dauer. Es machte einfach noch immer keinen Spaß auf dem Teppich zu rutschen und perma-

nent abfliegende Magnetfahrzeuge wieder einzusetzen. Wir gingen in den Heizungskeller. Dort bauten wir (meistens ich) eine Strecke nach den räumlichen Gegebenheiten. Wie viele Männer brauchte auch ich keine Ratschläge oder Bedienungsanleitungen, sondern konnte ja alles selber und besser. Also bauten wir eine kurvenreiche Strecke, ohne vorher überlegt zu



Einfallsreichtum und Detailliebe schaffen ein realistisches Renn-Ambiente. Aus dem Tunnel und mit Geschick geht es eng um den leicht erhöhten Kiosk.



Tracktest

Bahnvorstellung

Tim Hunt Magazine®

haben was wir eigentlich wollen (Rennstrecke, Rallyekurs o.ä.). Natürlich mit Banden, damit die Magnetfahrzeuge auch nonstop mit Höchstgeschwindigkeit fahren konnten. Sogar zusätzliche Magnete wurden unter die Fahrzeuge gebaut, damit auch alles wie auf Schienen lief. Wie langweilig! Es mussten einige Monate vergehen, bis ich mich durch Fachliteratur, Foren und Onlineshops ein wenig schlauer gemacht

hatte. Jetzt erkannte ich, doch so ziemlich alles falsch gemacht zu haben was man so falsch machen kann. Also, aufgeben oder weitermachen. Ich entschloss mich für weitermachen. Erst mal versuchte ich ein bis zwei Fahrzeuge ohne Magnet zu bewegen und mit einfachen Mitteln fahrbar zu machen. Auch das Missslang. Es brauchte Monate des Übens und die Erkenntnis, ein bisschen Tuning geht nicht.

Entweder richtig oder gar nicht. Als die ersten Fahrzeuge dann ordentlich liefen brauchte ich natürlich keine Banden mehr und wilde rechts-links Kurven machten auch keinen Spaß mehr. Die Strecke wurde im Rahmen der Möglichkeiten begradigt und alle Banden entfernt. Um ordentlich driften zu können und auch der dem Auge etwas bieten zu können wurden die Kurven verbreitert, die Strecke begrünt und ein paar Gebäude

Manfred Krämer baute sich eine selektive Strecke, lackierte die Schienen und schaffte sich seine eigene Welt für anspruchsvolles Fahren ohne Magnet. Ein wunderschön gestalteter Straßenkurs für Rallyes und historische Rennen.



Die kleinen Höhenunterschiede ergeben interessante Lastwechsel beim Fahren am Limit. Präzision ist gefragt, soll eine sauber gefahrene Runde herauspringen. Rallyefahrer haben keine Auslaufzone oder ein bremsendes Kiesbett.

Tracktest

Bahnvorstellung

Tim Hunt Magazine®

aufgestellt. Irgendwie konnte ich mich aber nicht entscheiden ob es nun eine Rennstrecke oder ein Rallyekurs werden soll. Ich machte beides. Da der alte Zick-Zack Kurs schon ins Gelände eingearbeitet war, mussten die Randstreifen der Kurven aus Holz und Modellbaugips beigearbeitet

werden. Eine sehr aufwendige Angelegenheit, bei der Spachteln, Schleifen und wieder Schleifen an der Tagesordnung waren. So langsam nahm der Rallyekurs, ich hatte mich zwischen zeitlich entschieden, seine Form an. Leider sind aber durch anfängliche, nicht mehr zu behebende

Schöne alte BMWs im sportlichen Quergang. So schmeckt das Popcorn auf der Mauer noch besser.



Der Straßenbelag wirkt außerordentlich authentisch.



Tracktest

Bahnvorstellung

Tim Hunt Magazine®

Anfängerfehler, immer noch Passagen auf der Bahn die nicht wirklich meinem heutigen Anspruch genügen. Da das Bauen und Basteln aber eine Leidenschaft geworden ist, konzentriere ich mich heute mehr auf das Tuning

und Neugestalten von Slotcars. Auch die ein oder andere Garage, einen Kiosk oder den Toilettenwagen baue ich einfach so drauf los. Hierdurch wirkt die ein oder andere Stelle möglicherweise auch ein wenig überladen.

Wenn die Zeit, meine Frau und der Job es zulassen, werde ich aber eine neue Strecke bauen. Diese soll unter das Dach und eine Rennstrecke mit langen Geraden werden. Mittlerweile habe ich auch die Erkenntnis, dass eine Gründliche Planung, Erfahrungsaustausch und mal die ein oder andere Beschreibung zu lesen eher von Vorteil als von Nachteil ist. Mein ältester Sohn, heute 9 Jahre, spielt lieber Fußball, mit Lego oder seinen Freunden. Vielleicht wiederholen sich aber die Geschehnisse und er wird sich in 20- 30 Jahren auch an seine Kindheit erinnern.

Text und Fotos: Manfred Krämer



Für den Ernstfall gibt's sogar einen Toilettenwagen und ein Plumpsklo. Nach dem Rennen: Siegerehrung



JIM HUNT RACING

Jim Hunt Magazine bietet Rennserien regelmäßig eine Bühne, um das facettenreiche Hobby Slotracing so gut es geht zu unterstützen. Viel Spaß beim Einblick in diesen Ausschnitt des Renngeschehens. Vielleicht macht es neugierig auf mehr...

HvK goes HRS auf der dicken Berta



JIM HUNT RACING

JIM HUNT RACING

JIM HUNT RACING

JIM HUNT RACING

JIM HUNT RACING

JIM HUNT RACING

JIM HUNT RACING

JIM HUNT RACING

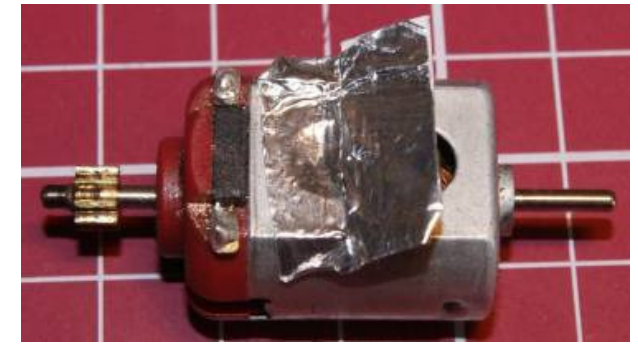
HvK goes HRS auf der dicken Berta

Zum Abschluss der kleinen HRS-Serie, die aus 6 Einzelrennen bestand, haben wir das Abschlussrennen etwas anders organisiert. Und das Ganze als Teamrennen veranstaltet. Was sehr gut angenommen wurde – waren doch die 7 Startplätze recht schnell vergeben. 7 Teams, die meisten aus 3 Fahrern bestehend, es gab aber auch Teams die mit 4 Fahrern an den Start gingen.

Gerd Westerhausen bot über das Freeslotter-Forum Trainingsmöglichkeiten am 3.10. (Feiertag) und Freitag vor den Rennen an. Diese Trainingsmöglichkeiten wurden überraschend nur von zwei Teams genutzt, aber dafür intensiv. Eines war das Team „Rheinlandserie“; das andere Team waren die Jungs von „LMES“. Bei „LMES“ konnte man schnell feststellen, dass Profis am Start waren. Natürlich etwas begünstigt da sie in ihrer Serie u.a. mit Fahrzeugen mit dem Slot.it-Chassis an den Start gingen waren dort 3 bis 4 Fahrzeuge in der Auswahl, die alle auf hohem Niveau vorbereitet waren. Beim von mir für das Team „Rheinlandserie“ vorbereiteten Mercedes SLS (Karosserie Ninco) war das leider nicht so. In beiden Trainings konnte das Fahrzeug nicht überzeugen. Leider war auch aus T-Car (Mosler, Ninco-Karosserie) nicht so gut, dass wir uns damit im 6 Stunden-Rennen einen Gefallen getan hätten. Deshalb sind wir sehr dankbar auf das Angebot von Gregor (Slot-Toyota) eingegangen, der uns ein Chassis für das Rennen überlies.

Die Trainingseinheiten waren für die Materialwahl sehr wichtig. Ganz besonders, was das Ritzel betrifft. In den von mir vorbereiteten Fahrzeugen war die Aluminium-Variante des 26er Slot.it-Ritzel verbaut. Was z.B. beim Ninco zu einem erheblichen Abrieb sorgte. Grund ist der gute Grip und vor allem das Layout der dicken Berta. Die Dame ist über 52 Meter lang und hat neben

einiger langer Geraden auch Kurven, die sich sehr rasant fahren lassen. Das aber auf Kosten des Materials. Für die Zukunft wissen wir: besser die Bronze-Variante aufziehen. Zumal beim Langstreckenrennen. Wir waren uns am Freitag einig das hier noch das ein oder andere Team, welches diese Trainingserfahrungen nicht gesammelt hat, noch Probleme bekommt.



Getriebe alt gegen neu

Kühlblech und Schmutzabweiser am Slot.it Motor orange.

HRS-Chassis, Porsche Karosse

Wo gehobelt wird, fallen Späne: Verschleiß durch Messingbrösel



JIM HUNT' RACING

HvK goes HRS auf der dicken Berta

Samstag = Renntag: Pünktlich um 9 Uhr öffnet Gerd den Raceway Troisdorf. Alle Teams noch mal fleißig trainieren bis Daniel Bachmann die Abnahme der Fahrzeuge vollzieht. Alle passieren die „Hürde“ ohne Probleme, dem pünktlichen Rennstart steht nichts mehr im Wege. Die Spuren wurden ausgelost. Für uns: Start auf Bahn 2! Dann Spur 1. Kein Traumlos – aber zumindest haben wir dann die beiden (aus unserer Sicht) schwierigsten Spuren hinter uns. Leider erwische uns relativ früh im ersten Turn das Missgeschick, dass unser Auto falsch eingesetzt wurde und mit hoher Geschwindigkeit nicht nur gegen die Bande prallte, sondern die Bahn ganz verlies. Merkten wir Anfangs keine großen Probleme so wurde unserem Starfahrer Michael Juchem das Fahren mit dem Fahrzeug immer schwieriger gemacht. Fahrzeug also in der Pitlane gestoppt. Vorne rechts: Achshalterung gebrochen. Das Fahrverhalten wurde immer schlechter, so dass wir keine andere Chance hatten als unser Fahrzeug von der Bahn zu nehmen und die Achshalterung zu

ersetzen. Die zeitaufwändige Angelegenheit kostete einen Rückstand von circa 50 Runden auf das nächstgelegene Team vor uns. Eigentlich ein Vorsprung, der auch bei noch über 5 Stunden Fahrzeit nicht ohne weiteres aufzuholen war. Wir hatten zum Glück mit diesem Anfangsproblem den Fehler teufel abgehakt. Unser Fahrzeug und auch die Reifen wurden von Turn zu Turn besser.

Im 2ten Turn auf der schwierigen 1er Spur konnten wir kleine Erfolge verbuchen. Der Abstand zu den vor uns liegenden Teams wurde geringfügig kleiner. Spur 3 und 5 in den folgenden Turns machten einfach nur Spaß! Spaß machte auch das wir Vier (Fränk Bönning, Joachim Schmitz, Michael Juchem und Uwe Klasen) ein sehr ausgeglichenes Team bildeten.

Nach dem 4ten Turn auf Spur 5 war für uns erstmal Pause (es waren ja 7 Teams auf 6 Spuren im Einsatz). Schon während der Pause hatten wir das Gefühl zumindest nicht Letzter zu werden. Aber auch andere Teams waren noch nicht so weit weg, als dass wir nicht noch eine Chance hatten aufzuschließen bzw. vorbei zu ziehen. Mit zwei Ausnahmen: schon sehr früh auf der Siegerstraße (wenn kein Defekt auftritt) das Team von „LMES“. Ein sehr gutes Fahrzeug und drei Fahrer, Gregor, Stephan und Conny die damit umgehen konnten. Der zweite Platz war auch sehr früh vergeben. Das Team „HvK“ wurde durch Daniel Bachmann mit einem klasse vorbereiteten Fahrzeug versorgt. Dass das Fahrzeug trotz der sehr, sagen wir mal, aggressiven Fahrweise durch Dirk Einsenblätter und Bernd Klein über die volle Distanz hielt ist ein Kompliment an den Erbauer“. Der vierte HvKler im Bunde, Simon Klauck, fuhr ähnlich wie Daniel sehr zivil, aber flott mit dem Fahrzeug.

Fahrzeugabnahme durch Daniel



Pagani, Corvette, Ferrari, Mercedes, Mosler und Lambo



Rennaction am Fahrerstand



Autsch am Auto: flügelahmer Pagani Zonda mit Bandage

JIM HUNT RACING

HvK goes HRS auf der dicken Berta

Nach unserer Auszeit hatten wir dann noch die Spuren 6 und abschließend die 4 zu fahren. Die 6 war nicht ganz so toll, weil auch nicht ganz trivial – trotzdem: der Abstand zu den vor uns liegenden Teams wurde kleiner. Auf Spur 4 konnten erst Michael und ich auf den 4ten Platz vorfahren. Dabei war hilfreich, dass auch andere Teams mit technischen Problemen zu kämpfen hatten (ja – eines auch mit dem Kronrad!). Leider gelang es uns nicht, den 3ten Platz zu knacken – der ging somit an Fahrer aus dem Dorf an der Düssel. Natürlich könnte man jetzt wehklagen: was wäre passiert wenn wir nicht das Problem mit dem gebrochenen Achshalter gehabt hätten. Aber ich denke, dass Wehklagen nicht gilt. Technische Defekts gehören zur Langstrecke dazu. Durch sorgfältiges Vorbereiten kann man diese minimieren. Ganz Ausschalten geht, wie in unserem Fall gut zu sehen, nicht! Nach dem Rennen Gruppenfoto und Siegerehrung. Und ein ganz herzliches Dankeschön an Gerd Westerhausen – die Dicke Berta hat auch diesmal viel Spaß gemacht. Und ja – die Dame hat sich ihre Opfer gesucht. War auch der Kampf um die beiden vorderen Platzierungen nur etwas für den Anfang, so war es auf den Plätzen 3 bis 7 teilweise sehr eng. Aus meiner Sicht enger als es die „nackten“ Zahlen belegen. Nicht nur aber auch weil wir uns mit Kampfmot nach vorne gekämpft haben: uns vom Team Rheinland hat es richtig gut gefallen!

Text und Fotos: Danke an Uwe Klaasen!

Ergebnisliste:

1. LMES: [Gregor, Stefan und Conny](#)
1955,54 Runden 101.707,6 Meter
2. HvK: [Daniel, Bernd, Dirk und Simon](#)
1877,78 Runden 97.663,3 Meter
3. Boxerschmiede: [Richard, Ralph und Robert](#)
1811,47 Runden 94.214,6 Meter
4. Rheinlandserie: [Michael, Fränk, Joachim, Uwe](#)
1791,92 Runden 93.197,8 Meter
5. Flotter Dreier: [Ulli, Holger und Stefan](#)
1786,38 Runden 92.909,6 Meter
6. Schattenparker: [Jörg, Frank und Michael](#)
1781,72 Runden 92.667,3 Meter
7. Ruhrpott: [Tobias, Kalle und Guido](#)
1696,19 Runden 88.218,8 Meter



Service am Streckenrand... perfektes Catering

JIM HUNT RACING



GPL RACER
GPL MODS ONLINE RACING LEAGUE

Lust auf spannende online Rennen?

www.GPLRACER.eu




...der Rennkalender der deutschsprachigen Slotszene



Wer kennt das nicht? Man plant eine Rennserie oder ein Einzelrennen und sucht dafür einen freien Termin. Wir bieten allen Slottern nun einen zentralen Terminkalender an, wo Ihr Eure Termine eintragen und koordinieren könnt.

Einfach kostenlos anmelden und mitmachen!

Infos bekommt Ihr auch unter:
support@slot-kalender.de



Funktionen:

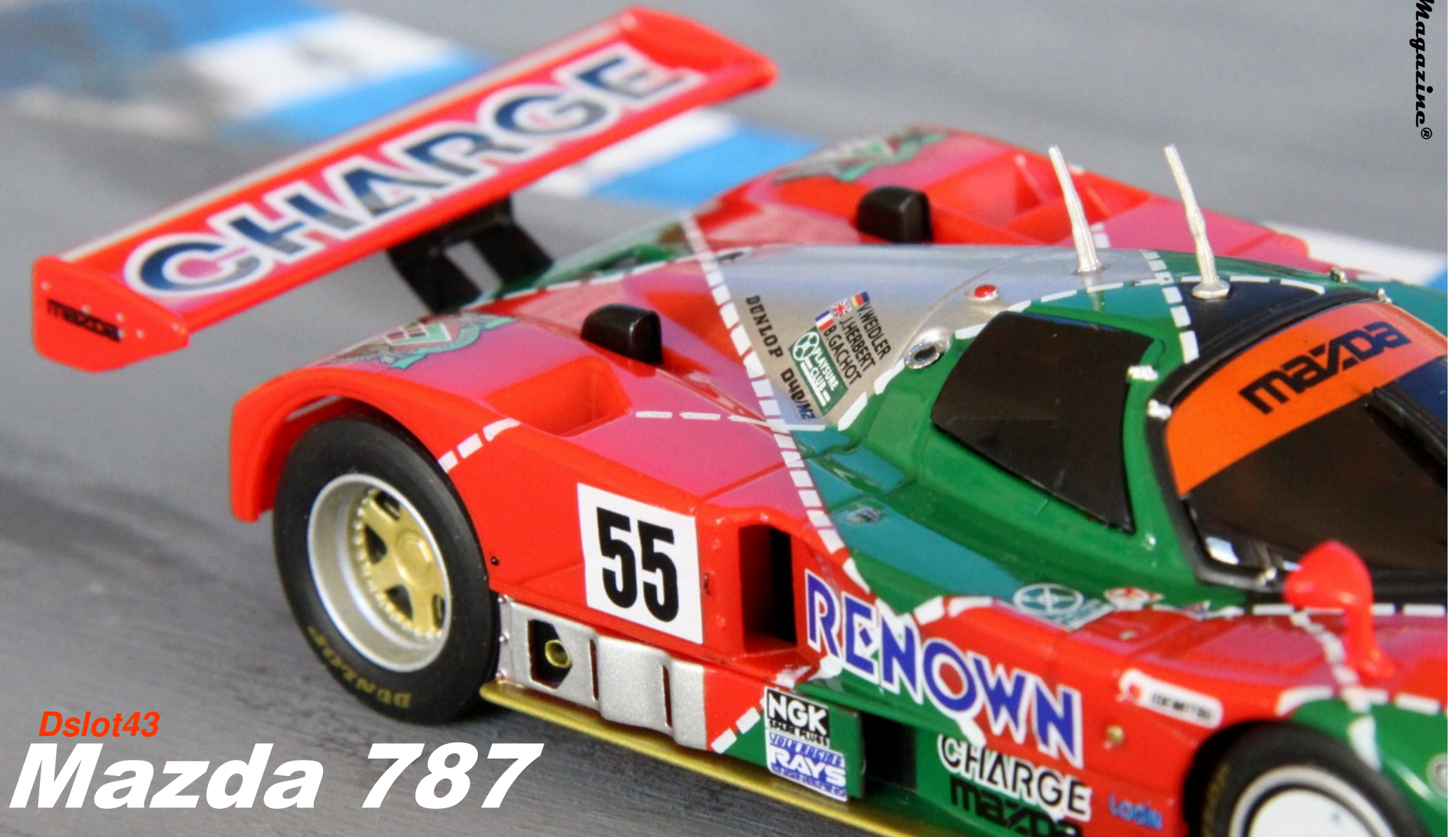
- Kalenderansicht
- Listenansicht
- Rennserienansicht
- Eintragungsservice
- Supportforum

Anmelden und mitmachen: <http://www.slot-kalender.de>



Ganz klein verdammt groß!

Kyosho meldet sich mit Neuheiten zurück:



Dslot43
Mazda 787

Rundstrecke 143

Dslot43

Mazda 787

Tim Hunt Magazine®

Slot.it hat ihn und so gut wie kein ernsthafter Motorsportfan kommt an jenem Sportprototypen vorbei. Er gewann eindrucksvoll Le Mans mit einem Wankel-Motor, dem Kreiskolben-Konzept, das die Japaner damals vom deutschen Erfinder als Patent abkauften. Die kreischende Drehorgel

kommt mit wenig Platzbedarf im Motorraum aus und seine stark konzentrierten Massen sparen nicht nur Gewicht, sie legen auch spontaner los als es normale Otto- wie Dieselmotoren können. Das Problem mit den Dichtleisten bekamen die findigen Japaner auch hin und so heulte der

Mazda mit brachialer Drehzahl zum Sieg an der Sarthe. Soviel im Schnelldurchlauf zur Historie. Bei Slot.it in 1zu32 war man bei den Proportionen kritisch, als der Gruppe C Wagen kam. Le Mans Miniatures hatte die Form noch schöner hin bekommen, aber dafür fuhr der Wagen der



Diese zwei Versionen sind ab sofort zu haben.



Das eingekaufte und weiter entwickelte Wankelkonzept im Mazda gewinnt Le Mans. Die Japaner von Kyosho liefern im kleinen Maßstab voll ab! Optisch wie technisch ein Meilenstein im kompakten Maß.

Rundstrecke 143

Dslot43

Mazda 787

Tim Hunt Magazine®

Franzosen grausam. Der Slot.it hervorragend, versteht man es, ihn passend mit Blei zu trimmen. Nun kommt Kyosho im kleinen Maßstab 1zu43 daher und wirft uns komplett aus der Bahn. Ja richtig, auf den Bildern sieht man das kleine Auto im kleinen Maßstab! Die Feinheiten sind für diese Slotcar-Hubraumklasse atemberaubend! Durchbrochene Kühllöffnungen rundum, sogar die beiden Schnorchel (Lufteinlässe) für die Technik im Heck sind wieder gegeben. Das Design ist der Hammer, sogar die kleinen exponierten Spiegel sind durchdacht, sie sind flexibel und können manche Berührung ganz gut abfedern. Die Bedruckung ist super gelungen, kleinste Details findet man beim Betrachten vor und kann sich nur noch wundern, wie professionell die Japaner das Projekt 1zu43 angehen. Unter der Haube das

wartungs- und bedienungsfreundlich eingeklippte Chassis. Vorne im Bug hält eine Nase und seitlich muss lediglich die Karosse auseinander gedrückt werden, schon hat man die gekapselte Technik in der Hand. Der gefederte Antriebshalter lässt sich variabel wie in einem großen Renn-Slotcar einstellen. Ein drehbarer Leitkiel versteht sich bei Kyosho von selbst. Die Vorderachse lässt mit Kreuzschrauben in Höhe und Pendel einstellen! Dazu gibt's ein reichhaltiges Tuning-sortiment, das Reifen, Felgen, Getriebe umfasst. Für weniger Downforce lässt sich der Haftmagnet umdrehen und noch besser: Ausbauen! Ja, die kleinen Autos kann man ohne MTS richtig flott bewegen, hat man den passenden Regler und die nötige Bahn. Eine Sensation seit ihrer Präsentation vor zwei Jahren auf der Messe.



Langer Radstand, flache Bauweise: Die Gruppe C Mazdas liegen souverän auf der Strecke. Flexible Spiegel und Antennen sind durchdachte Lösungen, die auch optisch die Freue am Auto erhalten.

Kaum zu glauben: Das sind Winzlinge in 1zu43! Besser geht's nicht als fahrbares Slotcar. Detailverliebt und sehr funktionell zugleich!



Rundstrecke 143

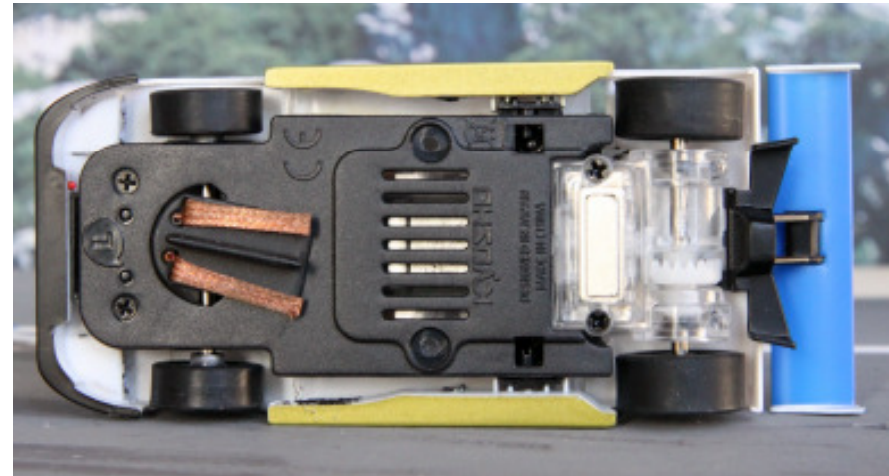
Dslot43

Mazda 787

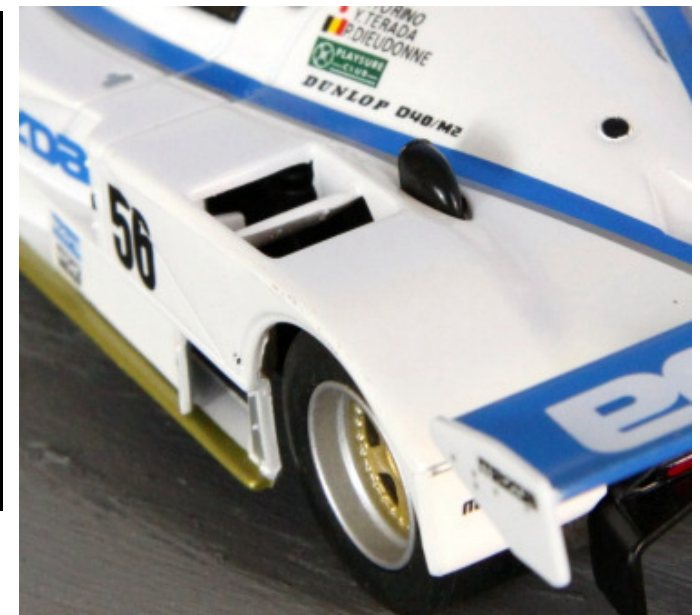
Tim Hunt Magazine®

Vorteil des professionellen Dslot43 Konzepts: Viel Fahrspaß auf wenig Raum. Hat man Platz, lassen sich richtig große Rennszenarien bauen. Für den Nürburgring wird der Platz daheim nicht reichen. Aber schon der begrenzte Platz einer klassischen Wohnzimmer-Acht in 1zu32 gibt in 1zu43 sehr viel mehr her. Und ab sofort gibt es dazu richtig schön gemachte Rennautos.

Der lange Radstand bietet auf der Langstrecke Laufruhe. Der gefederter Antriebshalter hält den Wagen in schnellen Kurven besser in der Spur. Das gekapseltem Konzept ist schmutzgeschützt. Auch und vor allem ohne den Haftverstärker Fahrspaß auf hohem Niveau. Und das alles im kleinen Maßstab! Klasse!



Sehen fast aus wie große 1zu32er. Offen Luftkanäle und Schnorchel in und an der Karosserie, schöne Tiefbettfelgen und sogar an Rücklichter und Blinker haben die Ingenieure von Kyosho gedacht. Das ist Präzision im kleinen Maßstab! Die kleinen Startfelderwachsen weiter! Es gibt immer zwei Autos von einer Formvariante. Der neue Mazda hat bisher die Porsche 962 C als Gegner.



Ganz klein verdammt groß!

Kyosho meldet sich mit Neuheiten zurück:



Jim Hunt Magazine®

Dslot43

PORSCHE 997 GT3

Rundstrecke 143

Deslot43

Porsche 997 GT3

Tim Hunt Magazine®

Er ist der starke Serienelfer für Straße wie Rennsport. Der Porsche GT3 ist zudem teurer im Unterhalt als der prestigeträchtige Turbo. Grund: Zu viele Idioten zerschießen ihre Autos auf der Rennstrecke und lassen über mehr als dubiose Praktiken hinterher ihre Vollkasko für ihre missglückten Fahrversuche löhnen. Versicherungsprämien für den GT3 wurden ähnlich angehoben wie für den M3, den offensichtlich auch zu viele Idioten ins Abseits bewegten.

Nun bringt Kyosho den sportlichen Über-Porsche auf die Rennpiste. Man kann die Kundenversion in weiß oder in silber kaufen. Reuelos fahren aber nicht versichern. Keine Kasko der Welt deckt, außer das eigene Budget. So gesehen ist GT3 fahren am Limit bezahlbar. Die nackten Farbversionen mit schwarzen Speichenfelgen sind zudem eine gute Basis für sportliche Kundenversionen: Kenner wissen, dass es in 1zu43 ausreichend Decals gibt, um auch kleinen



Rundstrecke 143

Slot43

Porsche 997 GT3

Jim Hunt Magazine®



Durchdachte Technik, die im kleinen 1zu43 gut funktioniert. Gefederter Antriebshalter mit gekapseltem Konzept gegen Schmutz. Mit und ohne MTS sehr gut fahrbar! Ein Traum!



Detailarbeit wie bei den Großen:
Kyoshos Porsche GT3



Rennwagen einen interessanten Look zu geben. So steht einem Porsche Markenpokal nichts entgegen. Die Karossen können mit dem erforderlichen Fingergeschick vorausgesetzt, wunderbar lackiert und anschließend gestylt werden.

Auf der Piste liefert der Elfer einen glanzvollen Auftritt hin. Für den kleinen Maßstab eine klare Ansage, die nicht alle Konkurrenten mitgehen können. Auch hier gibt es einen entkoppelten und einstellbaren Antriebshalter, einen drehbaren L-Kiel und das Tuningangebot des Herstellers für besonders ambitionierte Fahrer. In Silber oder Rennsportweiß? Ganz klar: Beide!



GOKARLI *rennbahnshop*



Karl Reiter Handelsgewerbe • Fuggerstraße 4 • Erding, Bayern 85435
Fon: +49 8122-540457 • Fax: +49 8122/540657 • info@gokarli.de • www.GOKarli.de

GOKARLI *Slotcardatenbank*

Jetzt gibt es ganz neu die Slotcardatenbank:
www.slotcardatenbank.de

Noch mehr Leserservice:

Jim Hunt Magazine[®]

*„Welches Slotcar steht wo in unserem Archiv? Welcher Wagen hat welche Abmessungen?
Wie sieht das Auto und sein Chassis aus? Bilder, Berichte, Maße und Fakten kostenlos downloaden.*

SLOTOTHEK

Das praktische Nachschlagewerk zu allen Ausgaben.

Alphabetisch nach Herstellern und Automarken.

Inklusive: Workshops und Paintbox

Kostenlos auf

www.jim-hunt-magazine.de



**DAS WAR DIE 25. AUSGABE VON
JIM HUNT MAGAZINE.**

WIR SEHEN UNS IN NUMMER 26!

Jim Hunt Magazine – for slotcar use only ist ein kostenloses E-Paper. Der Download ist bis auf Eure providerabhängigen Internetgebühren kostenfrei. Wir bieten Infotainment rund ums Slotten und lassen dabei unsere Erfahrung aus dem Motorsport einfließen. Wir treffen Stars und ihre Originalfahrzeuge. Die Artikel geben die Meinung der Autoren wieder. Das Verwenden von Bildern und Artikeln, auch auszugsweise aus Jim Hunt Magazine ist ohne ausdrückliche, schriftliche Genehmigung durch den Verlag untersagt. Jim Hunt Magazine® ist eine rechtlich geschützte, eingetragene Marke, die Markenschutz genießt. Vielen Dank an alle Leser, Freunde, Fans und Unterstützer! Wir werden weiterhin für Euch Vollgas geben!